

ORGAN STOŁECZNEGO KOMITETU FLOTY NARODOWEJ

Nr. 4

CENA 1 Zł.

POLSKA
FLOTA NARODOWA

ORGAN STOŁECZNEGO KOMITETU FLOTY NARODOWEJ

WYCHODZI 1-GO i 15-GO KAŻDEGO MIESIĄCA

Nr. 4. **Warszawa, 15-go kwietnia 1931 r.** **Rok I**

REDAKTOR NACZELNY: GEN. MARJUSZ ZARUSKI

REDAKTOR: ZDZISŁAW ANDRZEJOWSKI

TREŚĆ NUMERU:

Okładkę rysował art. mal. Edmund John.

W PORCIE GDYŃSKIM



Ładowanie węgla na statki przy pomocy najnowszych urządzeń technicznych

PRZYSZŁE DROGI ROZWOJU

KOMITETU FLOTY NARODOWEJ

Żywotność idei Komitetu Floty Narodowej nie podlega najmniejszej wątpliwości. Instytucja, która w ciągu czterech lat swego urzędowego istnienia potrafiła skupić koło siebie z górą pół miljona członków i zorganizować blisko tysiąc filij (kół lokalnych), nie ma powodu obawiać się o przyszłość swoją. Ludzie, którzyby wysunęli tezę zlikwidowania dla tych czy innych powodów podobnej instytucji, mającej charakter zrzeszenia społecznego, obarczyliby sumienie swoje zbyt ciężką odpowiedzialnością wobec historji.

Komitet Floty Narodowej długie jeszcze dziesiątki lat istnieć musi; musi okrzepnąć, otrząsnąć z bark swoich plewy nieuzasadnionych zarzutów, urojonych przewinień, któremi zasypało go krótkowidztwo, a często i zła wola. Właśnie dlatego Komitet, a nie inna instytucja lub zrzeszenie, że nad sprawą zbiórki pieniężnej czuwają w Komitecie wojewodowie i starostowie, a w skład jego Komisji Rewizyjnej wchodzi kontroler zawodowy — przedstawiciel Najwyższej Izby Kontroli Państwa. Nie mówię już o tem, że autorytet Rady Głównej, czyli t. zw. Plenum, złożonej z najwyższych dostojników Państwa, daje gwarancję rzeczowego postawienia sprawy.

Istniejący Komitet Floty Narodowej, jak wiadomo, powstał przed czterema laty (nie liczę prac przygotowawczych, które zacząłem jeszcze w r. 1925). Powstał dlatego, że nie było żadnej instytucji, któraby za cel postawiła sobie budowę floty morskiej, odnowione zaś Państwo miało (i ma dotychczas) tak olbrzymie zagadnienia do zrealizowania, że wykonać tego siłami podatników nie jest w możności. O nałożeniu w drodze ustawy specjalnego podatku na budowę floty morskiej dziś, tak samo, jak przed sześciu laty, nie może być mowy. Pozostaje zatem droga dobrowolnego opodatkowania się społeczeństwa. Do tego potrzebna jest wielka i długotrwała propaganda, której wykonania podjął się Komitet i usilnie, skromnemi swojemi środkami (w porównaniu np. ze środkami L. O. P. P.) prowadzi ją nieprzerwanie.

Wierzę, że zrozumienie obowiązku złożenia przez każdego obywatela Państwa dobrowolnej daniny na rzecz budowy floty morskiej — tak wojennej jak i handlowej, z roku na rok rozszerzać i pogłębiać się będzie, aż księgi buchalteryjne Komitetu Floty Narodowej zaregestrują w końcowym bilansie setki miljonów złotych, potrzebne na wystawienie floty, odpowiadającej potrzebom mocarstwa.



Jakaż jest dalsza droga?

Przyjdzie czas, gdy Sejm Rzeczypospolitej uchwali „Ustawę o budowie floty morskiej". Ustawa ta obejmie program budowy floty wojennej. Przyjdzie czas, gdy stan ekonomiczny kraju pozwoli na opodatkowanie ludności nowym podatkiem — na rzecz budowy floty; gdy zainteresowane sfery społeczeństwa: rolnictwo, przemysł i kupiectwo same, we własnym interesie, zabiorą się do stworzenia floty handlowej.

A wtedy istnienie Kom. Floty Narodowej okaże się zbędne?

Nie. I wtedy Kom. Fl. Narodowej istnieć i działać powinien.

Tylko charakter jego ulegnie zmianie: nie będzie on wielkim jałmużnikiem, jakim jest dzisiaj, lecz instytucją, koncentrującą w sobie ofiarność na ten cel i energję kinetyczną społeczeństwa; będzie niejako Radą Najwyższą, złożoną z przedstawicieli Rządu i społeczeństwa, czuwającą nad sprawą rozbudowy floty morskiej, ne quid detrimenti Respublica capiat.

Tymczasem niech pełni niewdzięczny swój zawód jałmużnika i nawołuje obywateli do spełnienia obowiązku.

MARJUSZ ZARUSKI

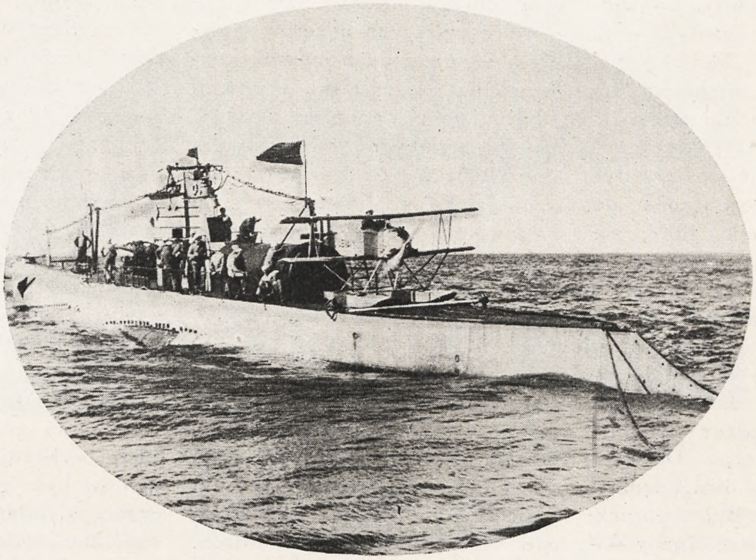
MORZE TO POTĘGA PAŃSTWA I DOBROBYT JEGO OBYWATELI!

T. P. MAGRUDER
Kontr-admirał marynarki St. Zj.

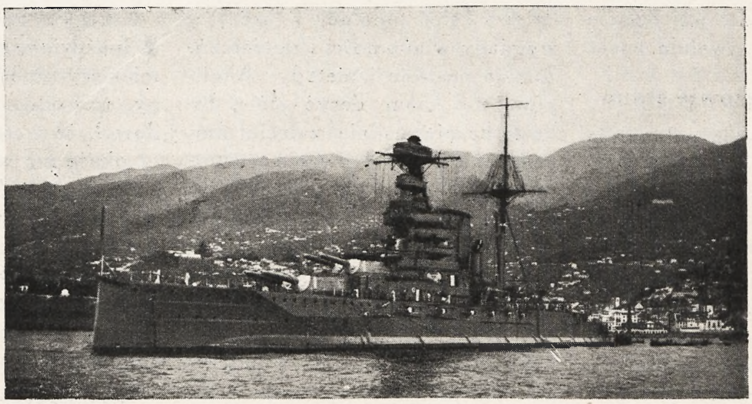
O WOJNIE MORSKIEJ W LATACH 1917 — 18

Spolszczył H. BROSZKIEWICZ

Plan ten opierał się na pojęciu zbrojnej neutralności i na praktyce Stanów Zjednoczonych w czasach wojen rewolucyjnych, Obrona ta była znaną pod nazwą „zbrojnej straży". W 1797 r. krążowniki francuskie otrzymały rozkaz chwytania wszystkich statków, wiozących towary angielskiego pochodzenia, bez względu na to, czy te statki lub towary stanowią własność neutralną czy nie. Prezydent John Adenus zwrócił się wówczas do Kongresu wskazując, że należy statkom pozwolić bronić się przed bezprawną napaścią podczas wykonywania dozwolonych przez prawo międzynarodowe operacji handlowych, i dodał: „do kompetencji Kongresu należy wydanie przepisów, umożliwiających naszym żaglowcom obronę przed gwałtem, niezgodnym z prawem międzynarowem, i jednocześnie powstrzymać ich od akcji wojennej przeciw stronom wojującym". Na miesiąc przed ogłoszeniem wojny Sekretarz Stanu Marynarki przygotował tajny rozkaz o zachowaniu się statków, posiadających zbrojną straż, biorąc pod uwagę niemiecką praktykę topienia wszystkich statków w określonej strefie. Załogi artyleryjskie miały nie strzelać do łodzi podwodnych poza tą strefą, o ile łódź nie popełni żadnego sprzecznego z prawem międzynarodowem aktu napaści lub będzie pogrążona; łódź uchodząca przed statkiem, nie może być atakowaną. Statkom amerykańskim wzbroniono poszukiwać i prześladować łodzie podwodne lub brać udział w działaniach wojennych. Prócz tego rozkaz wymagał ratowania załogi w razie zatopienia łodzi, nie szczędząc żadnych wysiłków.



Nowo zbudowana amerykańska łódź podwodna. Na pokładzie hydroplan gotuje się do odlotu



Angielski okret wojenny „Malaya" w zatoce Funchalu na Maderze

Pojedynek morski.

Pierwszym statkiem handlowym, uzbrojonym w działa, był „Manchuria", który wyszedł do Anglji 15 marca 1917 r. Przy końcu wojny 384 statki były uzbrojone i odbyły w stanie uzbrojonym 1832 transatlantyckie podróże. Straż zbrojna meldowała 347 spotkań z niemieckiemi łodziami podwodnemi; 193 ataki zostały odbite, z tych 34 były połączone z zatopieniem lub uszkodzeniem łodzi pod wodnej. Z liczby statków uzbrojonych zginęło od torped 29, od ognia działowe go 2. Straż zbrojna dokonała wielu czynów walecznych i dzielnych, zasłużywszy godnie na nadane jej przez naród miano „nieopiewanych bohaterów" (heroes unsung). Przykładem może służyć obrona statku-cysterny „Moreni", który zaatakowała łódź podwodna w pobliżu wybrzeży Hiszpanji w kilka tygodni po ogłoszeniu wojny przez Stany Zjednoczone. Na statku wybuchł pożar, wzniecony przez eksplozję pocisku niemieckiego w tanku benzynowym. Podoficer Andrew Copassaki ze swojemi kanonierami podtrzymywali ogień działowy, pomimo pożaru i nieznośnego gorąca, od początku ataku aż do chwili, kiedy płomienie objęły cały statek i dalej strzelać nie

było można. Czterech artylerzystów zginęło w płomieniach. Kanonada trwała 2 godziny, w czasie których „Moreni", pomimo pożaru, odpowiedział 150 strzałami na 200 strzałów łodzi podwodnej. Po opuszczeniu statku i zejściu załogi do szalup ratunkowych komendant łodzi podwodnej podpłynął i powiedział do kapitana „Moreni", że straż zbrojna okazała najbardziej uparty i bohaterski opór, jaki łódź kiedykolwiek spotkała, i gdyby „Moreni" był uzbrojony w działo większego kalibru, łódź byłaby zmuszona do wycofania się z walki.

W czasy późniejsze wystkie transportowce, przeznaczone do zaopatrywania armji i floty, zostały ujęte w jedną organizację— Morską Służbę Transportową. Na jednym z tych statków „Ticonderoga" zginął moj brat, oficer rezerwy marynarki wojennej, trafiony szrapnelem, kiedy statek był zaatakowany przez łódź podwodną niemiecką typu „Deutschland" U-152, — po dwugodzinnej bohaterskiej walce. Był to porucznik S. S. Magruder ze Służby Zaopatrywania jeden z pięciu braci, biorących udział w wojnie. Zrządzeniem losu z wojny wyszło cało dwóch — obaj z regularnej służby marynarki wojennej: moj brat kapitan C. W. Magruder i ja. Z pozostałych trzech jeden zginął na „Ticonderoga", drugi — major Gwardji Narodowej zginął od chorób, a trzeci, który pełnił służbę w lotnictwie na froncie francuskim, został inwalidą.

Nasi morscy mężowie stanu

W ślad za decyzją uzbrojenia statków handlowych został zorganizowany korpus patrolowy, składający się z 5 dywizjonów, w ogólnej liczbie 55 krążowników, łodzi kanonierskich i okrętów obrony przybrzeżnej, pod dowództwem kontr-admirała Henry B. Wilsona. Spotkałem admirała Wilsona na drugi dzień po ogłoszeniu wojny i prosiłem go o zamianowanie mnie dowódcą jednego z dywizjonów. Jak każdy oficer marynarki, chciałem iść na morze. Niestety, stanowiska dowódców dywizjonów już były obsadzone — o dzień wcześniej otrzymali oni depesze i tajny rozkaz objęcia komendy, a ja zmuszony byłem pozostać jeszcze kilka miesięcy na lądzie, zanim udało mi się otrzymać przydział w flocie działającej.

Jednem z najważniejszych zamierzeń Sztabu Generalnego. urzeczywistnionem, przed ogłoszeniem wojny, było przystąpienie do przygotowania wspólnie z aljantami planu współdziałania flot amerykańskiej i europejskich. W tym celu był wydany rozkaz jednemu z wyższych oficerów marynarki wyjazdu do Londynu, konferowania z angielską i innemi admiralicjami, poczem złożenia raportu, w jaki sposób marynarka amerykańska może najskuteczniej współdziałać z aljantami w razie wypowiedzenia wojny państwom centralnym przez Stany Zjednoczone. Rozkaz tęn otrzymał kontradmirał William S. Sims, prezydent Morskiej Akademji Wojennej. Admirał Sims wyjechał na statku „New-York" incognito, zapisawszy się na listę pasażerów jako S. W. Davidson. Towarzyszący mu oficer, komandor J. V. Babcock, zapisał się na statku pod nazwiskiem V. J. Richardson. Wysłanie admirała w tym właśnie czasie okazało się bardzo rozsądnem. Ambasador Stanów Zjednoczonych w Anglji Hines Page kablował: „Rząd angielski chętnie bedzie współdziałał według wszelkiego przedstawionego przez nas planu, gdy tylko odnośne stosunki zostaną nawiązane. Jestem zapewniony, że rząd spodziewa się zupełnej i szczerej wymiany wiadomości i zamierzeń. Znając nastroje i metody Anglików, nie mam dosyć słów, by dostatecznie usilnie zalecić niezwłoczne wydelegowanie admirała naszej marynarki, któryby przedstawił tu nasze zamiary i żądania",

Wybór admirała Sims'a był bardzo trafny. Zdolny, energiczny, doskonały fachowiec, admirał Sims idealnie nadawał się do ważnej roli, jaka mu przypadła. Po kilku miesiącach ambasador Page pisał o nim: „Admirał Sims okazał większą pomoc, niż oczekiwaliśmy. Uderza mnie — i Anglików też — jego trafny sąd, równowaga i niespożytność. Admiralicja angielska jest zachwycona Sims'em. On doskonale wykorzystał szanse swojego położenia, w zupełności zdobywając zaufanie i uznanie na tej półkuli".

Wojna z Niemcami została ogłoszona, kiedy admirał Sims znajdował się jeszcze w drodze. Natychmiast po przybyciu oo Londynu admirał przystąpił do pracy; w końcu maja został mianowany dowódcą amerykańskich sił morskich, działających w wodach europejskich i pozostawał nim do końca wojny.

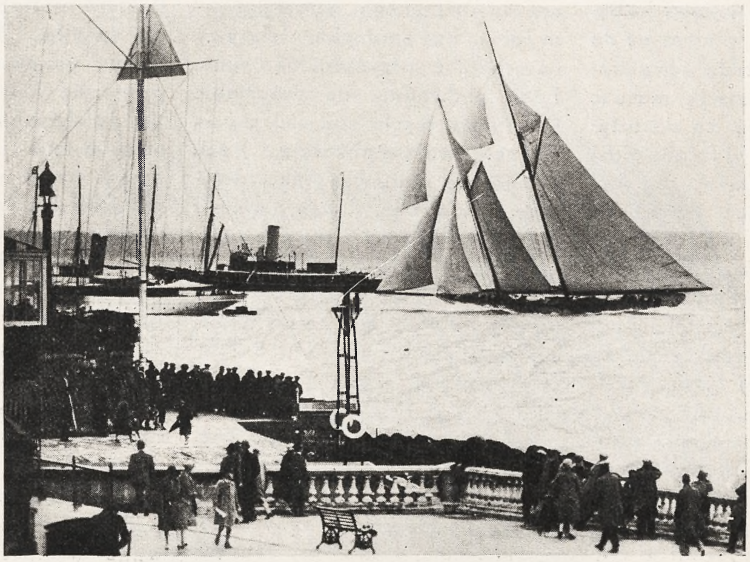
Prezydent Wilson podpisał wypowiedzenie wojny 6 kwietnia 1917 r. i Stany Zjednoczone postanowiły dążyć do zwycięstwa „dopóki ręka może działać, umysł dążyć i serce poświęcać". Nie była to decyzja nagła. Groźba wojny wisiała nad Ameryką od wielu miesięcy. Wobec tej groźby pierwsza myśl winna była być: „czy nasze okręty są gotowe?" Gdyby to pytanie było zadane 6 kwietnia 1917 r., odpowiedź byłaby: „nie". Oficjalny raport w tej sprawie, który obecnie mam przed sobą, wykazuje, że 14 dreadnoughtów było gotowych do rozpoczęcia działań; 23 pozostałym wszelkim jednostkom bojowym brakło zaopatrzenia albo załóg — lub jednego i drugiego. Z 9 krążowników pancernych tylko 3 były przygotowane do służby w wodach odległych, z 58 kontrtorpedowców 27 było gotowych do akcji, z 15 łodzi podwodnych, zdolnych do działań odległych, żadna nie mogła być niezwłocznie użyta.

Załogi były zdekompletowane. W październiku 1916 r,, na pięć miesięcy przed rpzpoczęciem wojny, szef odnośnego wydziału meldował, że w razie mobilizacji floty okaże się brak około 2.600 oficerów i około 50.000 szeregowych. Ani tabor i zapasy, ani personel marynarki nie był przygotowany do wojny, i to wtedy, gdy prawdopodobieństwo wojny było widoczne dla wszystkich obserwatorów sytuacji międzynarodowej.

Przekształcenie cywilów w marynarzy.

Uważam, że w czasie wojny zawsze można znaleźć środki zwiększenia liczby okrętów, lecz należy pamiętać, że zasilanie floty nowowybudowanemi lub przystosowanemi do celów wojennych jednostkami zawsze wymaga

zwiększenia personelu zarówno oficerskiego jak i szeregowego. To jest zadaniem trudniejszem. Ameryka winna była w kwietniu 1917 r. móc powiedzieć: „mamy okręty, mamy personel, mamy pieniądze". Niestety, chociaż mieliśmy okręty i pieniądze, brakło nam załóg. Jednak ludzie stawili się na zew i pełnili służbę dzielnie. Żadne zdarzenie wojenne nie zrobiło na mnie tak głębokiego wrażenia, jak zdolność przystosowania się, szybkość orjentacji, łatwość wyszkolenia i entuzjazm młodych Amerykan, którzy byli przeniesieni na okręty ze szkół lub zawodów cywilnych po bardzo krótkiem przećwiczeniu wstępnem.


Królewskie regaty jachtowe w Cowes (Anglja)

Niezwłocznie po ogłoszeniu wojny admirałowie angielski i francuski, dowodzący na zachodnim Atlantyku, otrzymali rozkaz udania się do Stanów Zjednoczonych na konferencję z naszemi władzami morskiemi, która odbyła się 10 kwietnia przy udziale angielskiego kontr-admirała Browninga, francuskiego kontr-admirała Grasset, amerykańskich: admirała Bensona, szefa wydziału operacyjnego, admirała Mayo, głównodowodzącego flotą atlantycką i kontr-admirała Wilsona, dowodzącego siłami patrolującemi. Kontr-admirał Browning miał rozkaz admiralicji angielskiej zbadać, jakiej pomocy można oczekiwać od floty amerykańskiej i wyjaśnić pilną potrzebę sił przeciwpodwodnych, Kontr-admirał Grasset prosił, by Amerykanie pomagali patrolować Zatokę Meksykańską, Morze Karybskie i wody przylegające, w celu zabezpieczenia transportów nitratów chilijskich i ropy z Tampico, płynących temi wodami. Następnego dnia odbyła się druga konferencja w Waszyngtonie przy udziale Ministra Marynarki i członków Sztabu Generalnego. Decyzja zapadła następująca: 1. jakkolwiek polityka Stanów Zjednoczonych wymaga, by flota amerykańska nie była dzielona, zostanie wysłany dywizjon kontrtorpedowców do wód europejskich celem współdziałania z przeciwpodwodnemi siłami aljantów; 2. flota amerykańska patroluje swoje wybrzeże Atlantyckie i pomaga w patrolowaniu Morza Karybskiego i Zatoki Meksykańskiej.

W trzy dni po tej konferencji 8-y Dywizion Kontrtorpedowców Floty Atlantyckiej otrzymał rozkaz przygotowania się do służby zagranicą. Dywizjon wypłynął 28 kwietnia w składzie kontrtorpedowców „Wadsworth", „Cynyngham", „Porter", „Mc Dougal", „Davis" i „Wainwright", odpowiednio wyekwipowanych do oczekującej ich służby. Póżnym popołudniem 3 maja flagowy „Wadsworth" ujrzał na horyzoncie kontrtorpedowiec angielski z podniesionym sygnałem flagowym według kodu międzynarodowego; „Witamy amerykańską banderę". Był to moment historyczny — pierwsze spotkanie flot amerykańskiej i angielskiej, które w ciągu 18 miesięcy współpracowały na obszarze wojennym jako jedna całość.



Gotowi do czynu

Niezwłocznie po przybyciu do Queenstown, komandor Taussig, dowódca amerykańskiego dywizjonu, zameldował się u wiceadmirała Lewis Bayly, Dowódcy Sił Morskich na wybrzeżu Irlandji. Spotkanie to, jak je opisuje jeden z obecnych przy niem oficerów, było charakterystycznem z punktu widzenia zachowania się obu dowódców.

„Komandorze Taussig", odezwał się admirał po przedstawieniu się amerykańskiego dowódcy; „w jakim czasie pańskie okręty będą gotowe do wyjścia w morze"?

„Gdy tylko załadują opał" odpowiedział Taussig.

„Czy potrzebuje pan jakich reperacji?"

„Nie, sir".

„Czy potrzebuje pan jakich zapasów"?

„Nie, sir".

Admirał był widocznie zadowolony z ducha załóg i jakości okrętów, ktore dopiero co przepłynęły Atlantyk i były gotowe do natychmiastowych działań, jednak nawet nie skinął głową na znak aprobaty.

„Otrzyma pan cztery dni odpoczynku. Do widzenia" — zakończył admirał rozmowę.

Przed wysłaniem amerykańskich kontrtorpedowców na pierwszy patrol, admirał Bayly zaprosił do siebie kapitanów, by podzielić się z nimi swoją wiedzą i doświadczeniem w ważnej pracy, która była im wyznaczoną.

„Zebrałem panów" — mówił admirał — „by powiedzieć im kilka słów o przyszłej pracy.

Nie potrzebuję dodawać, że praca jest poważna — panowie wiecie o tem. Przed upływem dwóch dni wyruszycie w morze. Od chwili, kiedy wyjdziecie panowie za bony portowe, staniecie wobec niebezpieczeństwa śmierci i będziecie przebywać w niem aż do chwili powrotu na redę wewnętrzną. Od chwili wyjścia musicie panowie uważać się za pozostawających w polu widzenia łodzi podwodnej i do powrotu nie możecie ani chwili być pewni, że nie jesteście przez nią obserwowani. Może być, że nikt panów nie będzie atakował i staniecie się mniej baczni; pozwólcie panowie zapewnić was, że jeżeli staniecie się mniej pilni, jeżeli osłabnie wasza czujność, wasze okręty, wy i załogi zostaną zatopione. Aby dać przykład, co znaczy ciągła czujność, opowiem panom o kontrtorpedowcu „Partian“. Okręt ten wyszedł w morze na patrol. Tego samego dnia, kiedy już zapadał zmierzch, kontrtorpedowiec ujrzał przed sobą w odległości 150 jardów wynurzającą się łódź podwodną. Uważne oko wachty dojrzało ją natychmiast, gotowy do walki kapitan rzucił swój okręt wprost na łódź, a baczna załoga artyleryjska w tej-że chwili rozpoczęła ogień. Łódź dostała 8—10 pocisków w ciągu 2—3 minut; wieża jej została zestrzelona — łódź przewróciła się do góry kilem i w jednej chwili poszła na dno. Przytaczam ten wypadek, by pokazać panom, jak w ciągu 2 — 3 minut podwodna została zniszczona. Gdyby czujność była mniejsza, okazja byłaby stracona. Możecie panowie krążyć dzień za dniem, tydzień za tygodniem, i nie spotkacie łodzi podwodnej; lecz gdy przyjdzie wasza chwila, musicie być gotowi. A więc — bądźcie czujni w dzień i w nocy; jeden szczęśliwy wystrzał może stanowić o wszystkiem.

Będziecie panowie wychodzili na sześć dni, na poszukiwanie i tępienie nieprzyjaciela; potem będziecie mieli dwudniowy postój w Bereharen — odpoczynek i wznowienie zapasów; potem znowu sześć dni w morzu i dwa w Bereharen. To będzie stały program. Raz na miesiąc, lub powiedzmy, po 500 godzinach przebywania w morzu będzie panom dozwolony pięciodniowy postój, w czasie którego oczyścicie kotły, uskutecznicie bieżący remont i t. d.

Wystrzegajcie się panowie w morzu nieruchomego peryskopu — to może być pułapka: fałszywy peryskop z przyczepioną miną. Łódź podwodna nie pozostanie bez ruchu, jeżeli rzucicie się na nią całą swoją szybkością. Jeżeli zobaczycie panowie taki nieruchomy peryskop, dajcie najpierw do niego wystrzał, by się przekonać, czy to nie pułapka. W razie spotkania rozbitków z zatopionego statku, nie zatrzymujcie się panowie zaraz, by ich ratować; wprzód zbadajcie okolicę, i kiedy będziecie pewni, że niebezpieczeństwo ataku podwodnego nie grozi, wtedy dopiero zabierzcie ludzi na pokład. Nie ryzykujcie panowie nigdy okrętem i życiem załogi, by ratować kilku rozbitków. W każdym poszczególnym wypadku musicie panowie sami ocenić okoliczności i zadecydować, co w danej chwili robić.

Niedawno jeszcze łodzie po storpedowaniu statku uchodziły jaknajdalej. Teraz trzymają się one w pobliżu miejsca ataku, by torpedować zdążających na ratunek, jeżeli warunki są sprzyjające. Spotkawszy statek tonący lub uszkodzony, bądźcie panowie pewni, że jesteście na śladzie łodzi podwonej — akcja ratunkowa musi zaczekać: wiedzcie panowie, że waszym obowiązkiem jest po-pierwsze — zniszczyć nieprzyjaciela, po-drugie — bronić i ochraniać transport, potrzecie — ratować ludzi, jeżeli możecie bez uszczerbku dla pierwszych dwóch zadań. Przepuścić sposobność zniszczenia łodzi podwodnej to znaczy pozwolić jej zatopić jeszcze niejeden statek i niejeden dziesiątek ludzi.

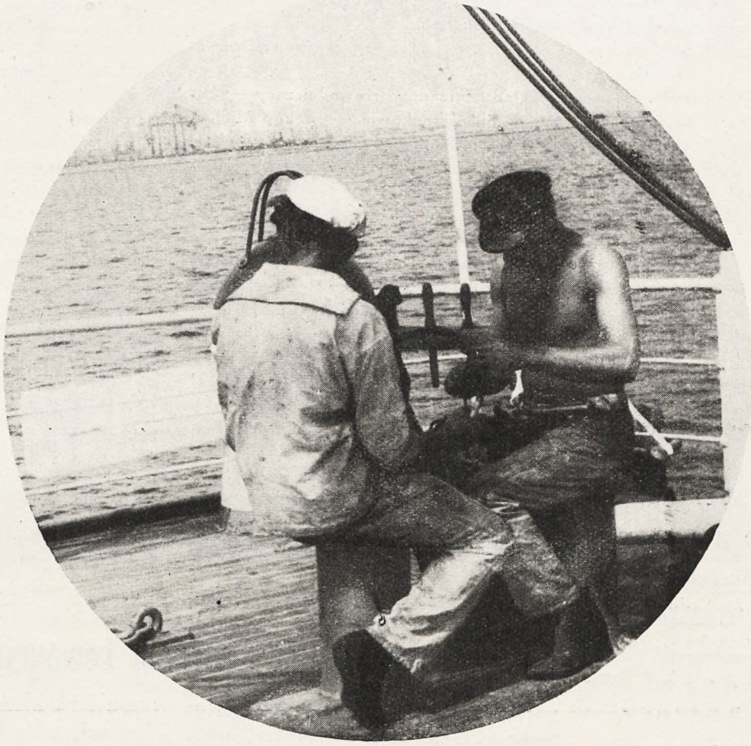
Nie próbujcie panowie holować duże statki — wasze okręty nie są do tego przystosowane, i nie holujcie innego kontrtorpedowca, jeżeli nie macie konwoju — inaczej, po stracie szybkości i zwrotności, stajecie się przedmiotem łatwego ataku. Unikajcie panowie używania reflektorów — one zdradzają wasze miejsce; o tem należy pamiętać przy okazywaniu ratunku w nocy. Jeżeli jesteście panowie zmuszeni świecić, trzymajcie światło jaknajkrócej, w granicach konieniecznosci. Pamiętajcie, że po wyłączeniu prądu węgle żarzą się jeszcze jakiś czas, a więc każcie nakrywać reflektory natychmiast po zgaszeniu światła. W noce księżycowe każcie panowie robić to samo: promienie księżyca mogą upaść na powierzchnie lustra i rzucić snop światła z reflektora, zdradzając wasze miejsce. Nie należy pozwalać zapalać w nocy zapałki na pokładzie. Zdziwilibyście się panowie, gdybyście wiedzieli, czego dowiodła praktyka o widzialności nawet malutkiego światełka w nocy na morzu z większych odległości. Również należy pilnować, by luki były dobrze przykryte i światło nie przedostawało się nazewnątrz.

Granice obszaru patrolowanego będą panom każdorazowo podawane w rozkazie operacyjnym. Szybkość okrętów będzie zależała od wiatru i stanu morza, jednak nigdy nie może być mniejszą od 13 węzłów. Patrolując, nie chodźcie panowie stałym kursem — ani na chwilę nie przestawajcie zygzakować; wtedy łódź podwodna nie będzie mogła wyśledzić waszego kursu. Przy konwojowaniu także zmieniajcie panowie często kurs i łamcie kolumnę, to znaczy, że jeżeli statki konwojowane robią zwrot przez lewą burtę, wy róbcie przez prawą, i naodwrót. Korzystajcie panowie z każdej chwili, kiedy będziecie owiani chwilową mgłą lub dymem, by zmienić kurs i wrócić na kurs poprzedni dopiero po przejściu kilku mil.

Obecnie używane przez Niemców torpedy są gorszego gatunku W początkach blokady podwodnej notowano wiele trafień i nieznaczną ilość chybień — teraz jest naodwrót. Łodzie podwodne zwykły korzystać z oślepiających własności słońca, zajmując pozycję między słońcem a celem atakowanym. Panowie też możecie stosować ten sposób. Gdy łódź podwodna ujrzy statek, stara się wyprzedzić go, idąc z szybkością 15 lub więcej węzłów, i wychodzi mu na kurs tak, by maszty statku w jej oczach pokryły się; wtedy zajmuje pozycję na kursie i zanurza się. d. c. n.

PIJANA WYSPA NA ATLANTYKU

Do księgi fantastycznych dziejów prohibicji amerykańskiej przybyła nowa karta, ilustrująca może najwyraźniej całą bezradność strażników ustawowej trzeźwości.



Przy pracy na pokładzie

W odległości około 10 mil morskich na południowy zachód od Nowej Funlandji znajdują się trzy małe wysepki — St. Piere et Miquelon. Powierzchnia tych wysepek przeważnie skalistych, wznoszących się na wysokość około 600 stóp pomad poziomem Oceanu, wynosi nie więcej jak 40 mil kwadratowych.

Wysepki te zamieszkuje ponad 3.000 osób, francuzów kanadyjskich. Doniedawna jeszcze byli to skromni, a nawet ubodzy rybacy. Ich osady przypominały rybackie wioski baskijskie lub normandzkie. Dziś nie pozostało prawie śladu po dawnych biednych rybakach. Ich mizerny port rybacki St. Pierre et Miquelon, jest dzisiaj punktem najbardziej ożywionego ruchu wspaniałych parowców, jachtów, kutrów i transportowców ściągających tu ze Stanów Zjednoczonych, Kanady, Anglji i Francji.

Dawne wioski żyjące atmosferą niemal średniowiecznej nabożności, przeistoczyły się w jeden wielki kabaret—luna-park. Słowem —są to wyspy uciech, na których alkohol leje się strumieniami.

Prawie wszystkie dziewczęta tamtejsze biorą na różny sposób udział w życiu tej prawdziwej oazy pijackiej na Atlantyku. Na wybrzeżach, miejscu gdzie dawniej suszono sieci — dziś ciągną się olbrzymie szopy na przestrzeni około 4 km. Są to składy napojów alkoholowych, dowożonych przez statki różnych narodowości, a wypijanych pracowicie przez małych i większych miljonerów amerykańskich.

Tu również zaopatrują się w alkohol liczne statki potężnej dziś Atlantyckiej Floty Przemytniczej. Mówią, że „zdolność alkoholowa" tej floty równa się 2 miljonom skrzyń napojów wszelkiego gatunku. Podobno taką ilość można otrzymać natychmiast, na każde zamówienie.

Jeszcze jedną osobliwością tych wysp jest, że życie uliczne w osadach, nie mówiąc już o obszarach poza niemi, zamiera zupełnie po godzinie 9-ej wieczorem. Dziwną wyspę obchodzą wtedy gęstę czaty, gotowe alarmować, a prawdopodobnie i odeprzeć ogniem wszelkie zakusy zakłócenia spokoju z zewnątrz.

Łatwo domyśleć się, ile zawistnych oczu spogląda poprzez Ocean na ten szczęśliwy zakątek. To też biada obcemu, któryby się zabłąkał u wybrzeża po godzinie 9-ej.

KOMUNIKACJA ZE ŚWIATEM

Do Ameryki Północnej.

Z Gdyni odchodzą statki Polsko-Transatlantyckiego Tow. Okr.:

do New-Yorku i Halifaxu 29.4. S/S „Pułaski"

do New-Yorku i Halifaxu 20.5. S/S „Kościuszko"

do New-Yorku i Halifaxu 3.6. S/S „Pułaski"

do New-Yorku i Halifaxu 15.6. S/S „Polonia"

do New-Yorku i Halifaxu 24.6. S/S „Kościuszko"

Do Ameryki Południowej.

Z Gdyni odchodzą statki:

do Rio de Janeiro, Santos i Buenos Aires 17.5. S/S „Krakus'

Do Anglji.

Z Gdyni odchodzą statki Polsko-Brytyjskiego Tow. Okr. do Londynu i do Hull co czwartek.

Do portów zachodnio-europejskich.

Z Gdańska odchodzą statki Tow. Chargeurs Réunis:

do Rouen i Bordeaux 22.4. S/S „Lussac"

do Rouen i Bordeaux 24.4. S/S „Chateau Lafite"

Z Gdańska odchodzą statki Tow. Bergenske Baltic Transp.:

do portów zach. części Morza Śródziemnego 21.4. S/S „Spezia"

Polska Agencja Morska uruchomiła regularną linję komunikacyjną między Gdynią-Rotterdamem i portami reńskiemi.

Statki ładują się w każdą środę 1-go i 3-go tygodnia w miesiącu.

Do portów Bliskiego Wschodu.

Z Gdańska odchodzą statki Tow. Svenska Orient Lienien:

do Aleksandrji, Bejrutu, Pireusu, Salonik i Stambułu 23.4. S/S „Blaland"

NOWE KOŁA
Komitetu Floty Narodowej

W r. b. zorganizowano następujące powiatowe Koła Kom. Fl. Nar. na terenie Województwa Warszawskiego: w Grodzisku Mazowieckim, Ciechanowie, Gostyninie, Grójcu, Kutnie, Lipnie, Łowiczu, Makowie, Mińsku, Mławie, Aleksandrowie Kuj. Płocku, Płońsku, Przasnyszu, Pułtusku, Radzyminie, Rawie, Rypinie, Sierpcu Skierniewicach, Sochaczewie, Warszawie, Włocławku oraz Limanowie (woj. Krakowskie) o składzie Zarządu: Przewodniczący—Burmistrz Marceli Bursztyn; Sekretarz — Stanisław Bubak; Członkowie: Ignacy Zieliński, Karolko Michał, Marja Russocka, Edward Zaijc, Tomaszkowa Gizela, Stanisław Mroczkowski, Feliks Mróz, Tadeusz Ryznard.

W dniu 10 kwietnia 1931 r. zatwierdzono następujące nowe Koła K. Fl. N.:

Koło w Pacynie (pow. Gostyński): Skład Zarządu: Przewodniczący — Bronisław Strynkiewicz; Członkowie — Adam Gumiński, Eugenja Siemińska. Zastępcy — Karpiński Józef i Żydowo Bronisław; Komisja Rewizyjna — Prośniewski Eugenjusz, Gadzinianka Paulina, Machowski Stefan. Zastępcy — Tworowski Józef i Żuchniewicz Michał.

Koło w Juliszewie (pow. Gostyński).

Skład Zarządu: Przewodniczący — Łaban Emil; Członkowie — Brokop Michał, Wolgemut Henryk i Nowicki Stanisław; Komisja Rewizyjna — Ks. Malicki Stani- i Kühn Teodor.

Koło w Duninowie Nowym (pow. Gostyński).

Skład Zarządu: Przewodniczący—Strzałkowski Bolesław, Członkowie — Klatowa Karolina, Batrycki Józef i Ks. Lisicki Ignacy, Zastępcy — Dudkiewiczówna Stefenja i Swierczyński Mikołaj; Komisja Rewizyjna — Brudnicki Zygmunt, Wilkoszewski Adam i Majchrowski Stanisław Zastępcy — Karasiewicz Stanisław i Cytacki Sylwester.

Koło K. Fl. N. Stryj-kolej (woj. Lwowskie).

Skład Zarządu: Przewodniczący — Inż. Pleskacz Leon, naczelnik O. M. w Stryju; Członkowie — Germański Jan — st asesor Warszt., Sucharski — kierownik pociągów, inż. Wernic — referendarz. Zastępcy — Brosch majster, Prorok — zawiadowca stacji, Schefernaker — dyspozytor, Juń — st. asesor; Komisja Rewizyjna — Kühn, naczelnik Warsztatów, Tippe — st. asesor, Wróbel — zaw. odc. drog., inż. Wasilewski — referendarz, Dąbęk — ślusarz.

Pocztowe Koło K. Fl. N. Nowe Miasto n/Drw.

Prezes — W. Marcinkowski

* * *

Skład Zarządu Lwowskiego Wojewódzkiego Komitetu Floty Narodowej:

Przewodniczący — Wojewoda Dr. Bronisław Nakoniecznikoff-Klukowski; Zastępca Przew. — Dr. Stan. Niemczycki; Sekretarz — kpt. Chobrzyński: Skarbnik — Dr. Karol Zagajewski; Członkowie Zarządu: prof. dr Tomanek r. Pawłowski, ks. Lubomirska Eleonora, dr. Trawiński. Zgórska, Bartlowa, wicepr. Kubala, wicepr. Chajes, dyr. dr. Czołowski, płk. Krasicki, Hausnerowa i Kasztewicz; Członkowie Komisji Rewizyjnej: dr. Łama, Berdecki i dr. Piasecki.

* * *

Skład Zarządu Katowickiego Wojewódzkiego Komitetu Floty Narodowej:

Prezes — Inż. Józef Kiedroń; Wiceprezes — Adw. Rostek; Skarbnik — Inż. Alfred Elandt; Sekretarz — Dyr. Fr. Szczur; Inspektor — Red. Z. Tyszel.

Komunikacja z portami Lewantyńskiemi

Niemieckie Towarzystwo Okrętowe „Deutsche Lewante-Linie" postanowiło uruchomić regularną linję pomiędzy Dunkierką (Francja) i poszczególnemi portami Morza Śródziemnego. W programie są dwa odjazdy miesięcznie do Północnego Lewantu i Morza Śródziemnego, przyczem okręty mają zawitać do portów: Pirues, Volo, Saloniki, Ismir, Stambuł, Samsoun, Trapezund, Batum i inne. Dalej mają być obsługiwane przez jeden odjazd miesięcznie, do Egiptu i Syrji następujące porty: Malta, Tripolis, Aleksandrja, Jaffa, Haifa Beirut, Tripolis (Syrja), Alevandrette, Mersine, Framagusta, Larcaha, Limassol i inne mniejsze. Pierwszy odjazd na Lewant i Morze Czarne ma nastąpić w kwietniu; wyrusza okręt towarzystwa „Nauplia".

Zwrot frachtów wodnych w Niemczech

W związku z wprowadzeniem zwrotu frachtów kolejowych w 7-miu powiatach wschodnich Niemiec (Słupsk — miasto i wieś, Bytów, Lębork, Miastko, Człuchów i Złotów) domagają się czynniki zainteresowane, aby dla portów nadnoteckich — Dt. Usch (z polskiej strony Ujście pow. Chodzież), Kreuz (Krzyż) oraz Dt. Filehne (Niemiecki Wieleń — po polskiej stronie Wieleń) przyznano takie same udogodnienia co do zwrotu frachtów przy towarach przychodzących i odchodzących, jak to ma miejsce przy transportach kolejowych.

Kryzys w porcie Szczecińskim

Kryzys gospodarczy oraz niezbyt korzystne warunki atmosferyczne, utrudniające żeglugę, spowodowały w lutym dalszy spadek obrotów towarowych oraz ruchu okrętowego w porcie szczecińskim. W lutym weszło do portu szczecińskiego 182 (241) okrętów o pojemności 252.494 (354.216) m. sz. NR. W porównaniu ze styczniem (cyfry w nawiasach) liczba okrętów zmniejszyła się o 59 jednostek, a pojemność o 101.722 m. sz. NR. (28%). Ruch statków na wyjściu wykazał 168 (237) jednostek o pojemności 216.397 (335.491) m. sz. NR. Tonaż okrętów wychodzących zmniejszył się więc, w porównaniu ze styczniem o 69 jednostek i 119.94 m. sz. NR. pojemności (35%).

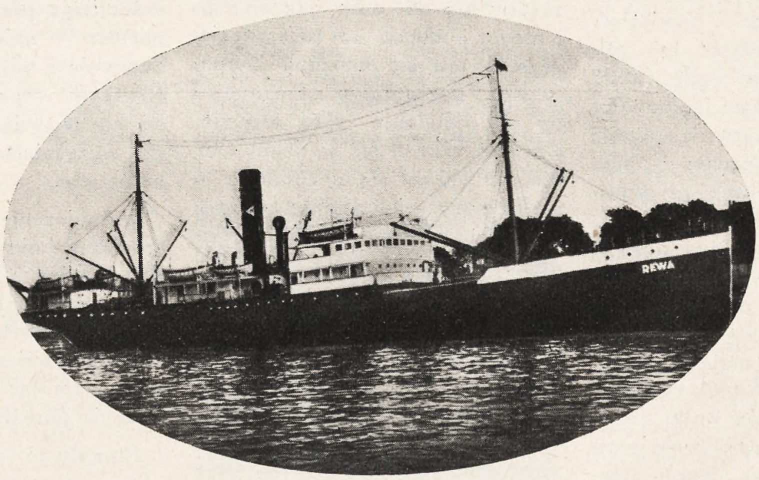
DOŚWIADCZENIA WOJENNE Z MORZA

Doświadczenia wojny japońsko-rosyjskiej 1907 — 1995 r. spowodowały znaczne przyspieszenie rozwoju wojennej techniki morskiej. Dziesięciolecie, poprzedzające wybuch wojny światowej, upłynęło dla flot pod znakiem zwiększenia wyporności okrętów, ich szybkości i uzbrojenia, wzmocnienia i udoskonalenia artyłerji, torpedy i miny, przygotowania nowej broni podwodnej oraz postępów architektury morskiej, sposobiąc do przyszłej walki siły morskie o wysokim poziomie technicznym.



Wojenne okręty niemieckie w porcie Palermo

Wojna 1914 — 1918 r. nie obfitowała w większe bitwy morskie. Jedyna bitwa wielkich eskadr w maju 1916 r. została przerwana przez mgłę i następującą po niej noc.



„Rewa“ statek pasażersko-towarowy należący do Polsko Brytyjskiego Tomarzystwa Okrętowego w Gdyni

Nowem zjawiskiem była wielka, omal nie decydująca rola transportu morskiego. Wyczerpanie zasobów państw wojujących wywołało konieczność przywozu zamorskiego i wtedy dopiero uwidoczniło się w całej pełni znaczenie komunikacji morskiej, podkreślone ostrą akcją podwodną ze strony Niemiec. Marynarka handlowa, której nie doceniano w czasie pokoju, w tych warunkach dowiodła, jak ważnym jest czynnikiem w kooperacji narodów w czasie pokoju i w walce narodów podczas wojny. Gdyby państwom koalicyjnym nie udało się, dzięki kolosalnym wysiłkom, obronić transport morski, Europa musiałaby ulec przemocy niemieckiej. Anglja po krótkim czasie. a państwa kontynentalne stopniowo doszłyby do ostatecenego wyczerpania i niemożności dalszego prowadzenia wojny.

Nowemi rodzajami broni, które stanęły do egzaminu w wojnie 1914 — 1918 r. były łódź podwodna i hydroplan. Oba te środki wojenne wyszły z próby zupełnie zadawalniająco, dowiodły swojej żywotności i zapowiedziały dalszy rozwój i różniczkowanie typów i zadań*).

Równolegle do rozwoju techniki bojowej rozszerzyło się zastosowanie materjałów wybuchowych. We współczesnej wojnie morskiej żaden atak, żaden krok nie może się obyć bez wybuchu. Każde uderzenie—to eksplozja. Jest to skutek przewagi działania materjałów wybuchowych nad innemi sposobami uderzania. Substancje wybuchowe posiadają wielką siłę działania przy niewielkiej objętości i łatwości zastosowania w pociskach, minach, torpedach i bombach. Postęp pyrotechniki dał materjały, których wytwarzanie, obróbka, magazynowanie i dystrybucja odznaczają się bezpieczeństwem, niczem nie przypominającem ich starszą siostrę nitroglicerynę. Mogą być one przechowywane długi czas bez zmiany ich własności i osłabienia siły. Pociski, napełnione prochami strzelniczemi są już tylko wspomnieniem historycznem. Materjał wybuchowy, biorąc pod uwagę jego potężne działanie, jest tanim środkiem zniszczenia, na-

*) Szczegółowiej o łodziach i hydroplanach patrz „Polska Flota Narodowa“ Nr. 3 z dn. 1 kwietnia r. b. „Łódź podwodna i hydroplan“.

dającym się przytem do produkcji masowej — a nawet dającym przy niej lepsze rezultaty. Bez przesady można twierdzić, że zastosowanie środków wybuchowych stanowi epokę w historji wojen morskich. Wszystkie inne sposoby zniszczenia wyszły z użycia wobec tego najskuteczniejszego, najsilniejszego i najszybciej działającego sposobu uderzenia.

Łódź podwodna i hydroplan — to dwaj nowi gromowładcy: pierwsza walczy torpedą, drugi—bombą. Atak wybuchowy w naszej dobie wykonywa się nietylko z powierzchni morza, lecz i z głębi podwodnej i z powietrza nad nią.

Przyrządy wybuchowe mają szeroką skalę szybkości: od miny zakotwiczonej, której szybkość równa się zeru, do początkowej szybkości pocisku artylerji ciężkiej, którego hyżość wynosi przeszło 3.000 stóp na sekundę; pośrednie miejsce zajmuje torpeda z szybkością kilkudziesięciu węzłów (mil morskich na godzinę), Promień działania tych przyrządów waha się od zera (mina zakotwiczona) do przeszło tysiąca mil (bomba lotnicza) a wzrasta równolegle z doskonaleniem się hydroplanu. Wszelkie okręty walczą środkami wybuchowemi, wystrzeliwując je z dział i rur torpedowych, rzucając z powietrza, ustawiając na kotwicy lub puszczając wolno na wodę (mina dryfująca). Charakter nadwodny lub podwodny okrętu nie stanowi z tego punktu widzenia o jego mniejszej lub większej przydatności do walki wybuchowej.

Dyletanckie proroctwa o przyszłym zaniku floty nadwodnej lub zmierzchu łodzi podwodnej w związku z opracowaniem metod zwalczania jej nie mają szans na sprawdzenie się. Współzawodnictwo różnych środków walki, głównie narzędzi ataku i obrony, trwa od wieków i będzie trwało zawsze. Każdej nowej myśli, każdemu nowemu wynalazkowi w dziedzinie ataku odpowiada nowa myśl i nowy wynalazek w dziedzinie obrony. Niema takiego oręża, od którego nie możnaby znaleźć sposobu obrony, lub — co lepsze — na który nie znalazłby się środek kontrataku.

Kiedy zastosowano pierwsze miny podwodne, rozległy się głosy, że flota nadwodna jest w wielkiem niebezpieczeństwie. Torpeda Whitehead'a wywołała obawę, że nic, co pływa, nie zdoła oprzeć się jej: projektowano nawet zaniechanin budowy dużych i kosztownych jednostek, uważając je za stracone. Torpeda osiągnęła wysoki stopień udoskonalenia, a jednak morzem nie owładnęła; to samo da się powiedzieć o łodzi podwodnej. Niema środka wszechmocnego, któryby zwyciężył wszystkie inne, sam pozostając niezwalczonym. Historja to tak stara, jak starą jest taktyka wogóle, jak starem zjawiskiem jest wojna.

Wyrzeczenie się floty linjowej przez jednego z przeciwników prowadzi do zniszczenia jego baz już w początkach wojny, a drugiemu zapewnia niezakłócone władanie morzem. Z drugiej strony, gdyby flota nadwodna nie miała dostatecznych środków walki z przeciwnikiem podwodnym i powietrznym, byłaby w krótkim czasie wypędzona z morza i zamknięta w swoich bazach, nie mogąc zużyć swojego najsilniejszego argumentu — artylerji.

Odkąd okręty otrzymały uzbrojenie artyleryjskie, działo stało się podstawową bronią na morzu, pozostaje nią do dnia dzisiejszego i niema podstaw do twierdzeaia, że stan ten się zmienia. Torpedowiec. początkowo przeznaczony do działania tylko torpedą, wkrótce uzbroił się w działa, bez których okazał się niezdolnym do spełnienia swoich zadań; tą samą ewolucję przeszła łódź podwodna.

Nie znaczy to jednak, że flota nadwodna, uzbrojona w swoją broń podstawową — artylerję — jest całkowicie wystarczajaca do celów ataku i obrony. Żaden środek bojowy, żaden typ okrętu nie może być pominięty, jeżeli flota ma spełnić swoje zadanie i wywalczyć zwycięstwo na morzu. Flota bojowa winna składać się wszystkich środków, potrzebnych do osiągnięcia celu wojny — złamania oporu przeciwnika. Jej skład i stosunek poszczególnych typów okrętów zależy od położenia geograficznego kraju i jego baz morskich, formy i charakteru brzegów, ewentualnego przeciwnika i składu jego floty, jego słabych i mocnych stron, i wielu innych czynników.

Należy pamiętać, że każdy środek bojowy i każdy typ okrętu ma swoje specyficzne walory i nie może być całkowicie zastąpiony przez inny. Dla prawidłowego działania floty konieczną jest harmonijna współpraca wszystkich różnorodnych środków, skoordynowanie ich wysiłków i właściwy podział ról w każdej operacji i w całości zadań wojennych. Podział na różne grupy organizacyjne nie powinien wpływać ujemnie na sprężystość współpracy, lecz wzmacniać ją.

Aby dobrze wykorzystać wszystkie środki bojowe na morzu należy je poddać jednolitemu dowództwu. Doświadczenie wszystkich wojen uczy, że tylko jednolite dowództwo prowadzi do racjonalnego użycia posiadanych sił. Wszelki podział kompetencji naczelnego dowództwa morskiego i dowództwa floty powoduje brak jednolitego planu, plany kompromisowe — najgorsze, — nieporozumienia i tarcia, a w najszczęśliwszym wypadku — stratę czasu, co na wojnie najczęściej oznacza wcześniejszą lub późniejszą katastrofę.

Ograniczenie rozporządzania środkami bojowemi, podział władzy między kilku dowódców lub oddanie jakichkolwiek sił podwójnemu dowództwu prowadził zawsze do osłabienia akcji wojennej, przygotowując w ostatecznym rezultacie porażkę.

Prawdy te są znane każdemu oficerowi marynarki. Powinni je sobie przyswoić wszyscy politycy i mężowie stanu jednocześnie ze zrozumieniem potrzeby, znaczenia i zadań marynarki wojennej w dziedzinie obrony krajowej i polityki zewnętrznej.

H. BROSZKIEWICZ
kpt. rez. mar. woj.

Historja pewnego jachtu

Przed laty dwudziestu wyjechał z Anglji do Indji pewien lekarz londyński, człowiek zamożny. Lekarz pozostawił na rzece Waveley, w miasteczku Bocoles, w hrabstwie Suffolk, jacht motorowy wartości 500 funtów szterlingów (około 22.000 złotych).

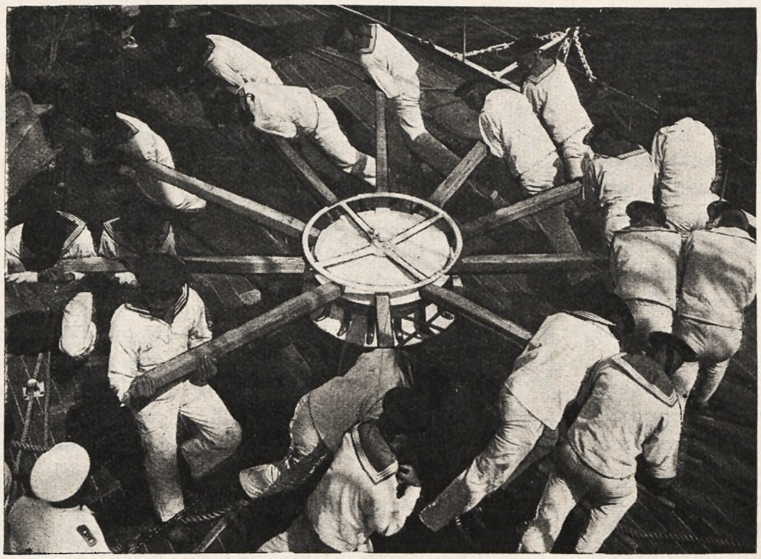
Jakiś czas jachtem opiekował się stary przedsiębiorca wynajmu łodzi wioślarskich któremu wyjeżdżający lekarz oświadczył, że **wróci za tydzień lub dwa**

Tymczasem mijały tygodnie i miesiące, wreszcie lata, a jacht stał w tem samem m i e j s c u. Właściciel jachtu nie wracał.

Wybuchła wielka Wojna — na Anglję posypały się bomby z samolotów niemieckich. Kilka pocisków trafiło w rzekę Waveley, w pobliżu miejsca postoju jachtu, który zniósł dzielnie atak najeźdźców pod nieobecność swego właściciela. Bezpańskim statkiem chciały zaopiekować się władze miasteczka, ale stary łódkarz sprzeciwił się temu, twierdząc, że właściciel jachtu polecił wyraźnie, aby statek stał w tem samem miejscu, aż do jego powrotu. Tylko na wypadek powodzi, pożaru lub uszkodzenia, dozorca mógł odprowadzić jacht w inne miejsce.

Ponieważ samoloty niemieckie nie nawiedzały już później Bocoles, przeto jacht, stojący zresztą w miejscu ustronnem, pozostawiono w spokoju. Wkrótce po wojnie zmarł stary dozorca, a jacht **stał ciągle w tem samem miejscu.**

Dopiero przed kilku dniami powrócił do Anglji po latach 20, właściciel statku. Stary lekarz liczy sobie obecnie lat 80. Przeglądając papiery, znalazł urzędowe zawiadomienie gminy Bocoles, ostrzegające, na wszelki wypadek, przed skutkami pozostawiania jachtu na rzece, w obliczu niebezpieczeństw wojny. Początkowo lekarz zdziwiony był mocno tem ostrzeżeniem, ale szukając w pamięci, przypomniał sobie stary jacht. Udał się więc do Suffolk, aby — ku swemu wielkiemu rozrzewnieniu — zobaczyć stary, zmurszały już statek, nie nadający się do użytku. Tam dowiedział się o perypetjach jachtu, który przestał **lat 20 na kotwicy.**



Podnoszenie kotwicy na szkolnym statku niemieckim

Oględziny jachtu wykazały, że nic na nim nie zginęło. Urósł jedynie, nieznaczny zresztą, rachunek opłat gminnych z tytułu postoju statku przez lat dwadzieścia. Lekarz uczcił pamięć zacnego dozorcy, sprzedał części użyteczne jachtu, uregulował rachunek, a kadłub statku polecił rozebrać.

T a k skończyła się historja rzewna zapomnianego jachtu. J e d y n y morał, jaki z niej wypływa, to niesłychane poczucie prawa i poszanowania cudzej własności, nieznane na wielu innych rzekach, w wielu innych krajach.

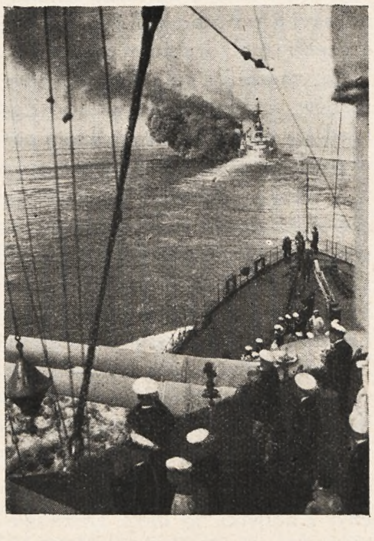
Ciężkie czasy w Gdyni

Zjednoczenie zawodowe Polskie postanowiło jednostronnie przedłużyć na rok bieżący nową umowę zbiorową z robotnikami portowymi, obniżającą płace o 10 proc. Zarządzenie to wywołało rozgoryczenie wśród robotników transportowych, którzy dotąd reprezentowani byli przy zawieraniu umów zbiorowych.

Jednocześnie przedsiębiorstwa śródlądowe zmniejszyły, z tych samych względów oszczędnościowych, liczebność załóg swych statków.

Morska Komisja Terminologiczna

Morska Kom. Terminologiczna która od czterech lat pracuje nad ustaleniem naszego słownictwa morskiego, formalnie zaś istniała jako część składowa Sekcji Słownictwa Ligi Morskiej i Kolonialnej, obecnie w myśl decyzji Ministerstwa Przemysłu i Handlu oraz życzenia samej Komisji przechodzi do Akademji Umiejętności w Krakowie z zachowaniem autonomicznego swego charakteru.



Z manewrów floty niemieckiej na Bałtyku.

Komisja pod przewodnictwem prof. Kleczkowskiego w dniach 30 i 31 marca, 1, 2 i 3 kwietnia odbyła sesję, na której zatwierdziła ostatecznie zeszyt 3-ci Słownika, opracowany przez inż. Garnuszewskiego (omasztowanie, olinowanie i ożaglowanie żaglowców), część pracy gen. Zaruskiego (liny, wyrażenia żeglarskie) i nowe przepisy drogowe, referowane przez inż. Bagniewskiego,

Następna sesja odbędzie się na początku maja.

PRZEZ MORZE KROCZĄ PAŃSTWA DO POTĘGI

III SPOTKANIE

MARJUSZ ZARUSKI

NOWELA

Jacht „Książe Burzysław" już drugą dobę ciężko zmagał się z morzem. Wyprężone jak struna dwa jego żagielki: płachetka bezanu i na trzy refy stroczony sztafok co chwila nikły w spienionych bełtach rozjuszonej wody, zdawało się — już, już, na zawsze i nagle ukazywały się na grzebieniach wałów. Jacht, rzekłbyś, przez chwilę groził morzu wzniesionemi do góry pięściami i znów zapadał się w przepaść.

Był to szkolny jacht Państwowego Urzędu Morskiego Żeglarstwa Sportowego, odbywający podróż do portów zagranicznych.

Liczna załoga jego, złożona z 40 jachtsmanów, przechodziła po raz pierwszy swój chrzest morza, nieprzeto trzymała się dzielnie: na pokładzie nie było ani jednego żeglarza złożonego przez morską chorobę do chwilowego składu rupieci; głodni, przemoczeni, zziębnięci czuwali na pokładzie, albo leżeli ukryci od wiatru za szalupami i lukami, gotowi każdej chwili porwać się na równe nogi.

Kapitan jachtu siedział na małej ławie koło szturwału po drugiej stronie sternika i z lubością patrzył na wybladłe twarze załogi.

— Będzie, będzie z nich jeszcze pociecha, myślał w duszy. Mają ambicję prawdziwych marynarzy, nie tych dzisiejszych z autobusów morskich, ale tych nelsonowskich, co to mieli drewniane okręty, ale serca żelazne... oho! literat... ustoi, czy nie ustoi? Nie dał się! Będzie nowy poemat, napewno......

Kapitan z zadowoleniem pociągnął z dawno zgasłej fajeczki i wpatrzył się w zamazany smugami deszczu horyzont.

Był to wysoki kościsty mężczyzna o surowej, ale dobrotliwej twarzy, którą z lewej strony przecinała od ust aż do ucha straszliwa krzywa blizna. Nadawała ona masce jego twarzy jakiś niesamowity wyraz pełnego zgrozy uśmiechu. Gdy się patrzyło z lewej strony, twarz ta przypominała pysk chińskiego smoka, mającego paszczę, sięgającą do szyi. Tylko oczy spokojne kłóciły się z paszczą. Siwy kapitan niechętnie mówił o szramie. Ciekawych zbywał wyjaśnieniem, że otrzymał ją na morzu.

Przedwczoraj widzieli latarnię morską Jershoft i kurs mieli na Bornholm, ale oto zwarjowany West odrzucił ich już daleko. Wczoraj przed wieczorem zamajaczyły, prawda, na chwilę dalekie zarysy wyspy, lecz znikły jeszcze przed nocą. Ano, na morzu, jak na morzu. Jacht silny, jak niedźwiedź — i lepsze szturmy wytrzyma, medytował stary wilk morski. Jakem Marek Zboiński, dziś lepiej budują okręty, niż za czasów Nelsona. Muszę to przyznać. Burzysław też na gorszych „jolach" woził swoich Wenedów, ale to byli ludzie! Gdy w bitwie takiemu odrąbano ręce, któremi trzymał się burty nieprzyjacielskiej, chwytał się jej zębami...

— Panie Wielhorski, zwrócił się nagle do stojącego u burty żeglarza, z zawodu majora w czynnej służbie, a dziś wachtowego marynarza w drelichach, ziudwestce i winceradzie, pozwól no pan swoją lornetę!

Po chwili kapitan oparty o wantę wpatrywał się uporczywie w jeden punkt widnokręgu. Poprawił szkła lornety i znowu skierował ją na linję horyzontu. Nic nie mówiąc, zawiesił lornetę na szyi i powoli wspiął się parę szczebli po drabinie wantowej. Tam zaczepił się nogą o liny i znów wpatrywał się długo. Zeszedłszy na pokład, gwizdkiem poderwał wszystkich na nogi.

— Na stanowiska! rozległ się donośny głos jego, szkoty luzować! Prawo trzydzieści! Luzuj! Zatupotały nogi po pokładzie i jacht, położywszy się raz jeden na bok, ruszył na ukos z falami. Skakał teraz z wału na wał, jak wielka piłka, unoszona wiatrem. Wszystkie lornety skierowały się w stronę dziobu.

— Widzicie tam punkt? tłomaczył Zboiński, to łódź. Duża szalupa. Są w niej ludzie. Na spacer nie wyjechali. Idziemy do nich z pomocą.

Na pokładzie zapanowało niezwykłe podniecenie: jedni, trzymając się lin, chodzili tam i z powrotem, nie zdając sobie sprawy, dlaczego to czynią, inni szybko schodzili do kajut i jeszcze prędzej stamtąd wychodzili; tylko bosman wyciągał z for-piku jakieś przedmioty.

— Tak, tak, mruczał kapitan, odbijacze na prawą burtę, przygotować liny do obwiązania ludzi, jakóbka na prawą burtę... Rzutka gotowa?

Niespełna w godzinę jacht był w pobliżu szalupy. Trzymała się ona na wodzie resztkami swych zdolności pływalnych i coraz wyraźniej pogrążała się w głębię. Każdy nadbiegły wał stawiał ją na poprzek i niebezpiecznie przechylał na burtę. W szalupie widać było trzech ludzi, z których jeden dawał znaki ręką. Dwaj inni leżeli na dnie.

— Uważać! spokojnie! ostrzegał Zboiński, bosman! bosakiem pochwycić linę!

— Już, będzie, panie kapitanie, zapewniał bosman, Lipertowicz skoczy do łodzi.....

Gdy się zrównali z szalupą, oczom załogi „Burzysława" przedstawił się smutny obraz z życia morskiego: rozbitki unoszeni falami na śmierć, która miała ich spotkać niebawem.

Szalupa do połowy napełniona była wodą; na dnie jej głowami na dół leżały dwa ciała ludzkie; z wody wystawały tylko powyginane ręce i nogi oraz części ubrania. Trzecia postać, bezwładnie oparta o burtę i do połowy też zanurzona, dawała jeszcze znaki ręką.

Jacht podszedł do szalupy od strony zawietrznej. Ledwo zrównał się z nią, już marynarz Lipertowicz był przy rozbitku; chwycił go wpół i szybko obwiązywał liną. Załoga bosakami odpychała miotającą się obok szalupę, nie dopuszczając do ostatecznego jej rozbicia. Przy pomocy liny rozbitek został dźwignięty na nogi i podciągnięty do góry. Za burtą ukazała się blada wymęczona twarz nieznajomego, do połowy zasłonięta tury-

styczną czapeczką. Kapitan stał przy burcie i kierował akcją.

— Ostrożnie, powoli! teraz do góry, ciągnij! brzmiał spokojnie głos jego.

Nagle zamilkł i pochylił się naprzód, wpatrując się w postać, zawieszoną na linie. W tej właśnie chwili głowa nieznajomego odchyliła się w tył i oczom załogi ukazała się twarz okrągła bez zarostu, o wypukłych oczach i małym tępym nosie, twarz, jakich wiele na południowo-zachodniem wybrzeżu Bałtyku.

Kapitan w tę twarz wpił się oczami. Paszcza smoka skurczyła się w straszliwym jakimś grymasie. Całem ciałem, jakgdyby przyciągany niewidzialną siłą, coraz bardziej chylił się ku owej twarzy, podczas gdy pięść jego, zaciśnięta w potężny węzeł mięśni i kości, wraz z łokciem nieznacznym ruchem cofała się w tył. Twarz rozbitka obudziła się z sennej obojętności i ze zdumieniem patrzyła w nachylone nad nią widmo. Po chwili wykrzywiła się w skurcz przerażenia: obłąkane ze strachu oczy jak zahypnotyzowane patrzyły w upiorny obraz zagłady, zawieszony nad nią jak chmura. Jeszcze chwila, a trzaśnie z niej piorun w prost w nieprzytomne te oczy, potężna pięść zmiażdży głowę jak skorupę jajka.....

Obecni osłupieli na chwilę. Coś niepojętego przed nimi tutaj się działo....

— Ciągnij do góry! ostrożnie, teraz brać za ramiona! obudził ich chrapliwy głos kapitana, który stał wyprostowany i wydawał rozkazy.

Rozbitka pod ręce odprowadzono do kajuty, gdzie zajął się nim medyk Płatowicz. Przebrano go, wytarto spirytusem i napojono gorącą herbatą.

Pozostałe w szalupie ciała dwóch rozbitków wciągnięto linami na pokład i, zawinąwszy w płótno żaglowe, ułożono pod szalupą jachtową. Linkami przywiązano je mocno do pokładu. Próbowano nawet uratować szalupę i czas jakiś holowano ją za sobą. Niebawem jednak napełniła się ona wodą zupełnie, tak, że musiano hol odrąbać.

Wszystkiem kierował osobiście Zboiński, pouczając i wydając szczegółowe rozkazy.

„Książe Burzysław“ stanął znów w dryfie, dziobem zwrócony w kierunku Bornholmu.

Białe żagielki znów wyskakiwały nad wodę i raz po raz zapadały się w głębię; znowu bukszpryt kłuł jak dzidą nadbiegające wały i rozpruwał je od dołu do góry; tryskała woda słupami, rzęsiście zalewając pokład i bębniąc na nim nerwowy rytm sztormu. Wszystko było tak samo, tylko bandera na jachcie tkwiła w połowie wysokości bezanu...

Żałobny jacht nieustępliwie walczył z morzem, torując sobie drogę ku swym przeznaczeniom.

Drugiego dopiero dnia wieczorem zelżyło i po krótkiem wahaniu wiatr nagle przeskoczył do NO.

Natychmiast wyzyskał to Zboiński i, odrefowawszy żagle, wziął kurs prosto na West.

Chociaż pogoda poprawiła się i znów zasiadano do wspólnego stołu, stary kapitan nie pokazywał się w messie; posiłek kazał podawać sobie do kajuty.

Szeptano po kątach, ale nic nie rozumiano, co się dzieje.

Ze spisanego protokółu wypadku wynikało, że uratowany rozbitek nazywa się von Kluck, rodem z Lubeki, lat 42, z zawodu kupiec zbożowy. Wraz z tamtymi dwoma nieboszczykami, których nazwisk nie zna, odbywał podróż do Lipawy na duńskim parostatku.

Za Bornholmem już, wskutek pęknięcia łańcucha sterowego, wsiedli na rafy w pobliżu jakichś wysp, prawdopodobnie Christiansö, poczem parowiec szybko zaczął tonąć. W zamieszaniu von Kluck dostał się do spuszczonej już na wodę szalupy, w której byli dwaj wspomniani ludzie. Szalupa nie miała wioseł i wielkie fale szybko ich uniosły od miejsca wypadku. Po dłuższym czasie — von Kluck nie wie, jak długim, zapewne po paru dniach — obaj ci ludzie zmarli. Kiedy? również von Kluck tego nie wie, bo sam był na wpół przytomny i w sen nieustannie zapadał. Dostrzegł „Księcia Burzysława“ dopiero wtedy, gdy jacht był już blisko.

Tyle protokół.

Kapitan nie wychodził z kajuty. Meldowano mu dobrą pogodę i wiatr pomyślny. Od czasu do czasu sprawdzał tylko kurs i dziennik okrętowy.

W pamięci jego przesuwały się obrazy przeszłości.

Tak, to on.....

Dziwne spotkanie! Nie spodziewał się von Kluck zobaczyć się ze mną.....

Zboiński widzi siebie na małym kutrze rybackim, kupionym w Danji, jak wraz z trzema innymi — tak, oni z dwoma innymi — przemykają się wzdłuż szwedzkich brzegów, ażeby przedostać się do któregoś z portów Łotewskich — na Łotwie już wrzało — a stamtąd pod sztandary polskie. Już pod Ystadtem szczęśliwie oderwali się od brzegów... Łodź podwodna jego, von Klucka. Strzał działowy celny, który rozbił dziób kutra... Wyciągnięci z wody wszyscy czterej na pokładzie unterbotu Klucka. Dzika rozprawa. Uderzeniami pięści von Kluck, komendant łodzi... von Kluck dwóch strącił do morza. Utonęli w jego oczach. A potem, gdy on, Zboiński, porwał się do obrony tamtych, skatowany do nieprzytomności... Von Kluck osobiście hakiem ręcznym od łańcucha kotwiczuego rozdarł mu twarz na całą szerokość. Ta szrama.

Potem szpital. Ucieczka. Von Kluck, to on! na jego jachcie!

Barbarzyńca!

Nie wart litości.

Utopić jak szczenię... za kark wziąć i trzymać pod wodą, aż zdechnie.....

Paszcza smoka zaciskała się w skurczu okropnym, zdawało się, że kły w niej błyskają. Nikt jednak tego nie widział.

Na księżycowej smudze kładły się cienie od przechodzącego w pobliżu parostatku, słychać nawet było uderzenia śruby o wodę.

— No, jakże rozbitek, lepiej się czuje? rzekł redaktor Paszkowski, który miał służbę na „oku“, do podchodzącego ku niemu żeglarza. Obaj w drelichowych ro-

boczych ubraniach wyglądali jak zawodowi marynarze; chętnie pełnili swą służbę, jak inni zresztą ich koledzy, rozumiejąc, że bez tej praktyki nigdy nie zostaną prawdziwymi żeglarzami.

— Dobrze, coraz lepiej, odparł zagadnięty, doktór ciągle koło niego tam kręci się.

— Czy ty rozumiesz cokolwiek z tego, cośmy widzieli?

— Nic, absolutnie. Jedno tylko jest pewne, że ci dwaj ludzie kiedyś już spotykali się. Nasz nie wychodzi, zamknął się, kazał tylko wachtowym oficerom meldować ukazanie się lądu, albo latarni morskiej.

— Odpoczywa. Zastanów się: prawie trzy doby nie schodził z pokładu. Ale sztormik, zdaje się, był nie byle jaki,..

Redaktor urwał, spojrzawszy w stronę prawej burty, gdzie dwie podłużne masy, skrępowane linami chyliły się i wznosiły w takt kołysania się statku: niemi pasażerowie odbywali ostatnią swą podróż, obojętni i niewrażliwi na piękno księżycowej nocy.

Smutny nastrój panował na jachcie. Rozmowy nie kleiły się. Żeglarze — jachtsmani, czując się na pokładzie nieswojo, schodzili do kajut, ale tam również było nieswojo, więc wracali na pokład. Ostatnie przeżycia wytrąciły ich z równowagi.

Nareszcie, o godz. 3 w nocy zameldowano kapitanowi ukazanie się światła latarni morskiej w Nexö.

— Kurs na latarnię, oświadczył krótko. Gdy będziemy pięć mil od brzegu proszę mi zameldować.

— Rozkaz, odpowiedział wachtowy.

Kiedy brzegi już widać było wyraźnie, Zboiński wyszedł na pokład i objął komendę. Z twarzy jego nic nie można było wyczytać. Ciekawi zawiedli się: ten sam spokój, te same bystre oczy, jednym rzutem obejmujące rzecz albo zdarzenie, tasama w oczach wyrozumiałość.

Po krótkiem manewrowaniu w porcie jacht przycumował się do nabrzeża. Zaraz zjawił się przedstawiciel władzy portowej i zebrał dane, tyczące się statku i jego podróży; niebawem nadciągnęli inni z policji i kapitanatu portu i przystąpili do urzędowego stwierdzenia wypadku. Na nabrzeżu zebrał się tymczasem tłum gapiów. W pół godziny przed jachtem stanęła platforma, zaprzężona w dwa małe koniki i ludzie z niej znieśli na pokład „Burzysława“ dwie trumny. Po złożeniu w nich ciał nieszczęsnych rozbitków ludzie dźwignęli je i skierowali się do schodni.

Rozległ się donośny gwizdek kapitana i załoga jachtu zastygła w postawie na „baczność“, oddając salutowaniem ostatnie honory swoim przygodnym pasażerom. Kapitan stał przy schodni. Gdy druga trumna opuściła pokład „Burzysława“, na powtórny podwójny gwizdek, wszyscy opuścili ręce od daszków czapek i bandera, dotychczas do połowy opuszczona, podniosła się do końca drzewca.

Westchnienie ulgi powiało po całym pokładzie: pomimo ludzkich uczuć i współczucia dla cudzego nieszczęścia obecność trupów przygniatała wszystkich ciężarem mogilnego kamienia. Z chwilą zabrania ich ze statku, wiew życia przeszedł po całym pokładzie; miało się wrażenie, że jacht podniósł się z wody i wyprostował, zadrżał radością życia, gotowy do lotu i nowej walki z morzem.

Na schodkach kajuty ukazał się von Kluck, podtrzymywany przez doktora i skierował się ku schodni.

Zatrzymawszy się przed Zboińskim, zdjął czapkę i stał niezdecydowany. Nie wiedział, jak zacząć.

— Jestem panu winien życie, panie kapitanie, zaczął po chwili, dziękuję szczerze...

Ręka Klucka drgnęła i uniosła się nieco w kierunku ręki Zboińskiego.

Kapitan stał nieruchomy.

— To był czas wojny, rozumie pan, prawa wojny są surowe. Doprawdy, żałuję dziś bardzo, pan rzucił się na mnie... w obronie własnej, musiałem...

Patrzył na bliznę swego wybawcy, która zdawało się, lekko zadrgała.

— A tamci dwaj, odezwał się wreszcie kapitan, czy też rzucili się na pana?

— Widzi pan, wojna, człowiek swego jutra niepewny, człowiek ma nerwy, zresztą skąd mogłem wiedzieć, że pański kuter nie miał karabinu maszynowego.....

Von Kluck kłamał świadomie.

— Czy pan wie, że jeden z tych dwóch.....

W oczach kapitana przemknęła błyskawica — że jeden z tych dwóch, utopionych przez pana, panie von Kluck, to był mój syn!

Wyłupiaste oczy byłego dowódcy „unterbotu“ po raz drugi okryły się przerażeniem.

Wyciągnięta na pożegnanie ręka opadła.

Von Kluck opuścił głowę i, nie nakładając czapki, ociężale ruszył na schodnię, podtrzymywany wciąż przez doktora.

Na brzegu zaturkotała po bruku platforma z dwiema trumnami i cały orszak po chwili zniknął za węgłem portowego magazynu.

Załoga jachtu w głuchem milczeniu zaczęła się rozchodzić po kajutach. Pozostał tylko kapitan, który, zdawało się, nie widział już ani jachtu, ani von Klucka, ani gapiów na brzegu.....

Dusza jego była daleko na morzu. Na łodzi podwodnej von Klucka. Biegła ku tym dwum, tonącym o parę kroków od niego patrzyła w obłędnie rozwarte ich oczy, znikające pod wodą na zawsze...

Z wyroku i za sprawą tego oto człowieka, który przed chwilą stał przed nim, a teraz ciężkim krokiem wraca do swojej rodziny.

Puszczony wolno przez niego.

— Inaczej nie można było! Niech idzie...

Zboiński westchnął bezgłośnie i skierował się do swojej kajuty.

KONIEC

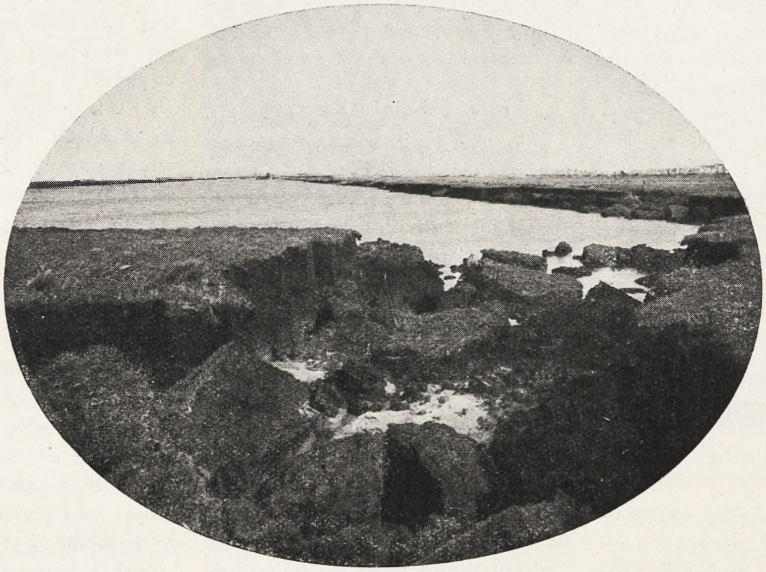
Flotylla śmierci na Oceanie

Osobliwy jubileusz 45-lecia ślubkw z morzem obchodził w końcu marca r. 1931 zamieszkały w Johannesburgu w południowej Afryce 75-letni weteran marynarki handlowej, ongiś drugi oficer parowca „Guiding Star" (Gwiazda Przewodnia), p. B. Jörgensen, duńczyk z pochodzenia.

Oto co powiada on o zapomnianej już dziś tragedji Oceanów południowych w r. 1886. W owym roku i w kilku latach następnych szerzyła się na wodach południowych Pacyfiku i Atlantyku groźna epidemja żółtej febry.

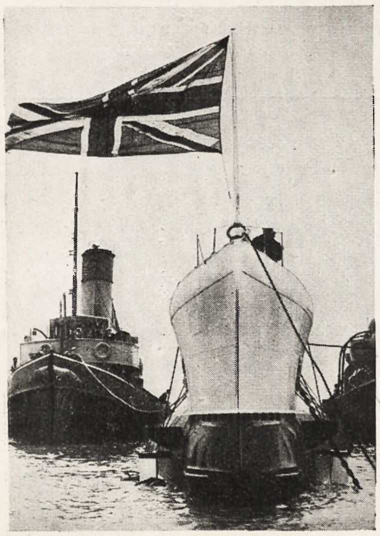
„The Guiding Star" — trzymasztowiec posiadający również maszyny parowe wyszedł z Tasmanji w wielką na owe czasy podróż przez Ocean Spokojny i Atlantyk do portów południowej Ameryki. Gdy statek był już w pobliżu cieśniny Magellana na Oceanie Wielkim, spotkał go w drodze inny żaglowiec, z którego nie odpowiadano na sygnały powitalne.

Żaglowiec ten szedł, jakby nie kierowała nim ręka ludzka. Przedewszystkiem nie było na nim świateł ostrzegawczych i gdyby nie spostrzeżono go w porę, oba statki starłyby się ze sobą, nie unikając katastrofy. „The Guiding Star" nie miał reflektora i nie mógł owej pierwszej nocy, początku dziwnych przygód, dojrzeć nazwy statku. Jedynie po budowie jego, domyślano się, że był to statek holenderski.



Początkowe stadjum robót przy kopaniu basenu portowego.

„The Guiding Star" szedł z ładunkiem cukru trzcinowego, nie mógł przeto zajmować się pogonią za błędnym żaglowcem, aby zaspokoić swą ciekawość. Gdy jednak w kilka dni potem zbliżano się do grupy wysp przylądka Horn, napotkano kilka innych statków, na których również nie było znaku życia. „The Guiding Star" minął cieśninę Magellana pod złym znakiem. Wytrawni marynarze wód południowych mogli słusznie obawiać się powrotu częstej w tej strefie epidemji, żółtej febry. To jednak, co zastali w Santos, przeszło ich oczekiwania.



Nowa angielska łódź podwodna w chwilę po spuszczeniu na wodę.

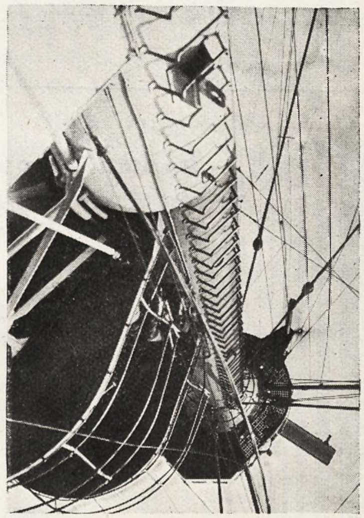
Flotylla śmierci

Wejście do portu zamknięte w znaczeniu dosłownem; w znacznej bowiem odległości od portu, chwiało się na falach przeszło 50 okrętów prawie wszystkich narodowości znanych na Atlantyku. Na wielu z nich powiewały czarne płachty, imitujące flagi, a na burtach widniały złowieszcze napisy:

„Śmiertelna zaraza. Nie zbliżać się!"

Jak się dowiedziano od statków sanitarnych, cała ta flotylla straciła już wszystkich swoich ludzi. Zwłoki ofiar żywiołowej epidemji, zalane wapnem porzucono na „trędowatych" statkach, czekając decyzji władz brazylijskich. Tymczasem w samem Santos żółta febra zbierała swe śmiertelne żniwo, połowa ludności tego miasta portowego wymarła lub złożona była gorączką.

Nie było mowy o zbliżeniu się do portu, a tembardziej o wyładowaniu transportu przeznaczo-



Maszt wielkiego pancernika.

go dla tamtejszych agentów eksportowych. Skiper „Gwiazdy Przewodniej“ (The Guiding Star) zdecydował się na natychmiastowy odwrót, inną drogą, mianowicie w kierunku Afryki południowej i oceanu Indyjskiego. Jednak wobec braku wody słodkiej na statku i wyczerpanych zapasów żywności, trzeba było zdecydować się na krok wielce ryzykowny, jednak konieczny — na uzupełnienie tych zapasów... w „trędowatym“ porcie.

Pierwszy zwiastun śmierci.

Wezwano w tym celu pomocy statku sanitarnego. Okazało się jednak, że połowa służby sanitarnej już pomarła, a pozostali przy życiu nie gwarantowali, że woda i żywność zaczerpnięte w Santos wolne są od zarazy. „Gwiazda Przewodnia“ nie miała jednak dwóch dróg do wyboru.

„Aliści — opowiada weteran owej tragedji, p. B. Jergensen — zanim zdołaliśmy podnieść kotwicę, jeden z ludzi naszej załogi legł w gorączce. Chorego izolowaliśmy co prędzej, powierzając go opiece naszego lekarza okrętowego. Zastosowaliśmy wszelkie środki ostrożności i silną dezynfekcję, uciekając natychmiast z upiornego portu.

„Tak upłynęło dwa tygodnie, zanim zbliżyliśmy się do brzegów południowej Afryki. Wodę do picia zaczerpniętą w Santos, gotowaliśmy wielokrotnie. Każdy bochenek wypiekanego na statku chleba opalaliśmy w spirytusie. Załoga miała surowo polecone, dezynfekować usta i myć ręce przed każdem pożywieniem. Tak okrążyliśmy szczęśliwie przylądek Dobrej Nadziei. Aż 23-go dnia po wyjściu z Santos, gdy wchodziliśmy na ocean Indyjski, zmarł chory towarzysz. Nie chcieliśmy go porzucać w Oceanie. Zwłoki zalane wapnem zamknęliśmy w szczelnej komorze węglowej.

Powrót Anioła Śmierci.

„To była pierwsza tragiczna noc na naszym okręcie. Zabrawszy jedną ofiarę Anioł Śmierci zjawił się znowu. Nazajutrz zachorował drugi z naszych towarzyszy. Jego cierpienia nie trwały długo: w silnej gorączce, nieprzytomny, odszedł od nas na zawsze trzeciego dnia. W kilka dni potem, po tych dwóch wypadkach, gdy byliśmy w odległości 500 mil od Jawy, trzeci z członków załogi, wybiegł w nocy ze swej kajuty i słaniając się na nogach, z żarem w oczach i płomieniami gorączki na policzkach, błagał nas o ratunek. Gdy biegliśmy ku niemu z lekarzem zbudzonym ze snu — nieszczęśliwy wymiotując silnie, przechylił się za burtę i — snać straciwszy przytomność—runął w ocean.

„Zrozumieliśmy straszliwą rzeczywistość, że zaraza jest wśród nas i, że wszyscy stoimy w obliczu śmierci. W owe czasy nie było rodjotelegrafji. Znikąd w pobliżu nie można było spodziewać się pomocy.

„W ciągu następnej doby zapadł ciężko kapitan statku i zmarł nim przyszła noc. W kilka dni po jego śmierci, zaraza złożyła trzech innych towarzyszy naszej niedoli, między innemi lekarza. Zaledwie 12 godzin trwały ich męki.

Towarzysz zadżumionych

„Gwiazda Przewodnia“, od owej strasznej nocy, była już tylko statkiem trzech straceńców zdanych na łaskę losu. Właściwie szła sama, nie kierowana ręką sternika. Na pokładzie jej a właściwie w hamakach kabin, w trupiej atmosferze leżało nas trzech ostatnich, jęczących i bezradnych: kucharz, francuz Brevet, marynarz rodem z Londynu — Charles Whittley i ja.

Pół przytomny zwlokłem się czwartego dnia ze swego łoża i wypełzłem na czworakach na tył okrętu, aby tam ledz, żyjąc resztkami sił, na zwoju lin dziegciowych w pobliżu steru; myśli moje obracały się uparcie wokoło jednego pytania: kto z nas trzech umrze pierwej? Zdawało mi się, że przeżyłem wiek cały, krążąc wśród huku fal z jakąś szaloną nieznaną mi dotąd szybkością.

Cudowne ocalenie

Nagle przebudził mnie z maligny potężny ryk syreny okrętowej. Usłyszałem głos tak donośny, że zdawało mi się, iż nie mógł pochodzić od człowieka. W kilka chwil potem, a było to o świcie, pochyliło się nademną kilka postaci. Pół przytomny, poznałem mundury amerykańskiej

marynarki. Od przybyłych dowiedziałem się, że statek mój przygnały fale w okolice Batawji i, że władze portu zaniepokojone milczeniem „Gwiazdy Przewodniej“ na nadawane sygnały i jej dziwnem zachowaniem się, wysłały barkę „Lancefield“.

Po stwierdzeniu smutnej rzeczywistości, przysłano pomoc lekarską. „Gwiazdą Przewodnią“ zaopiekował się oficer i trzech myrynarzy z „Lancefieldu“.

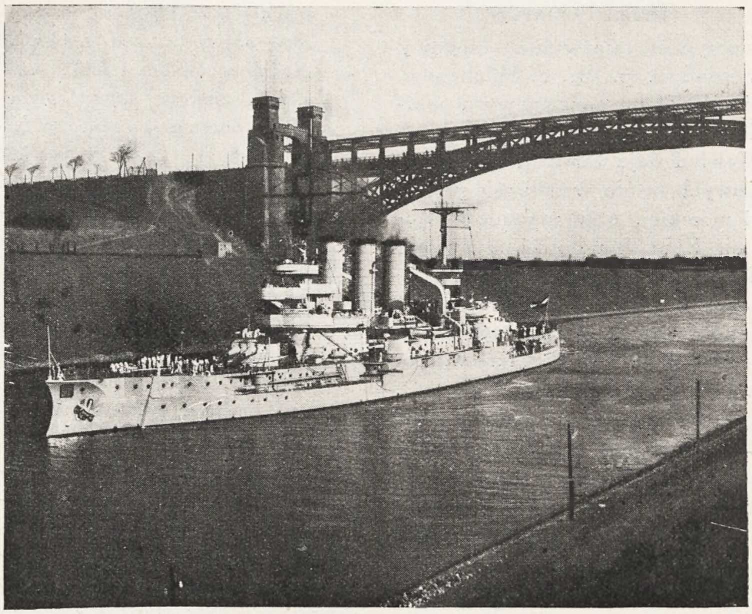
Jedyni z pośród szesnastu

W szpitalu dla chorych zakaźnych w Batawji dowiedziałem się reszty tragicznej prawdny o losach mych towarzyszy: wszyscy oprócz kucharza i owego londyńczyka zginęli tą samą śmiercią. Zmarli również ów oficer amerykański z barki „Lancefieldu“ i jego trzej marynarze, którym polecono doprowadzić „trędowatą“ „Gwiazdę Przewodnią“ śmierci do miejsca kwarantanny.“

Tak skończyła się „wyprawa po śmierć“ statku tasmańskiego z przed laty 45-ciu, tak żywa jeszcze w pamięci ostatniego już uczestnika pozostałego przy życiu.

ZYGMUNT CITHURUS.

POTĘGA FLOTY NIEMIECKIEJ



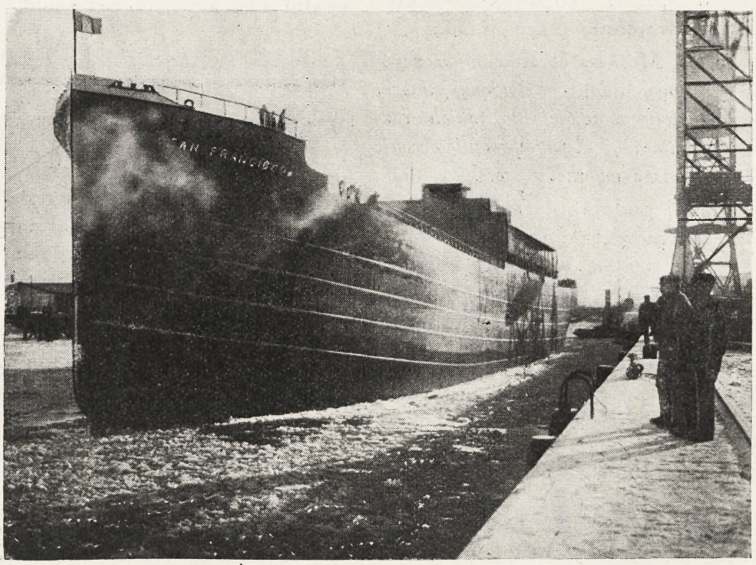
Okręt wojenny „Hessen“ opuszcza Kiel

Skórka śledzia nie opłaciła wyprawy

Z Reikjawik (Islandja) donoszą, że skiper z trawlera (Nebris), należącego do spółki rybackiej p. f. „Consolidatet Fisheries Ltd.“, w Grimsby, skazany został przez władze islandzkie na grzywnę w wysokości 12 500 koron duńskich (około 33.000 zł.) za połów ryb na wodach terytorjalnych islandzkich.

Władze islandzkie skonfiskowały ponadto trawlerowi angielskiemu, cały połów i sieci. (c.)

NOWY MOTOROWIEC NIEMIECKI



„San Francisco“, 9.000 tonowy statek pasażersko-towarowy spuszczony na wodę niedawno przez stocznię hamburską

„N I T Y“ na okręt wojenny „Dar Warszawy“

Stołeczny Komitet Floty Narodowej celem zebrania funduszów na budowę okrętu wojennego „Dar Warszawy“ sprzedaje „nity” po 100 złotych sztuka.

Nazwisko nabywającego „nit“ zostanie umieszczone na specjalnej tablicą wmurowanej w Warszawie w Magistracie i wpisane do księgi pamiątkowej, która przechowywana będzie na okręcie.

Większe kwoty złożyli:

P. Nowicki Zygmunt — rejent, nabył 9 nitów, Jabłoński Mieczysław — zastępca rejenta, nabył 6 nitów.

Przytem zaznaczamy, że wymieniemi Panowie złożyli przedtem większą sumę do Centrali Komitetu Floty Narodowej.

P. Gepner Abraham właściciel „Domu Handlowego A. Gepner“ Grzybowska 27 nabył 10 nitów.

Zgromadzenie Cechu Tapicerów w Warszawie dla uczczenia 15-o letniej pracy jako Starszego Zgrodzenia Cechu p. Stanisława Krzyżanowskiego nabyło 3 nity.

„Nity nabywać można w Stołecznym Komitecie Floty Narodowej, Senatorska 14 w godz. 9—15 lub wpłacić na konto w P. K. O. Nr. 16.080.

PRZEGLĄD PRASY

Dzień Pomorski

przynosi niezwykle ciekawy wywiad z p. dr. F. Hilchenem, kierownikiem departamentu morskiego Min. Przem. i Handlu. — Wywiad daje zarys prac programowych, które w zakresie polityki morskiej, oraz rozbudowy naszej floty handlowej wysuwają się na czoło zagadnień ogólnopaństwowych i stanowią punkt najwyższego zainteresowania dla całej Polski. — Program ten został już opracowany:

Główne jego podstawy możnaby ująć następująco: a) oparcie dalszego rozwoju i rozbudowy naszej floty handlowej na potrzebach gospodarczych kraju, t. j. nowe linje okrętowe będą tworzone w miarę, jak nasze życie gospodarcze, stropniowo przegrupowując się w kierunku wykorzystania w szerokim zakresie dostępu do morza, będzie odczuwało potrzebę stworzenia tej lub innej linji towarowej. To samo dotyczyć będzie powiększenia tonażu na linjach już istniejących. — b) Oparcie rozbudowy floty handlowej o przemysł krajowy, t. j. do budowy nowych jednostek powołane będą krajowe siły i przemysł rodzimy. W ten sposób nasza polityka morska będzie jeszcze bardziej związana z gospodarką krajową, — c) Usprawnienie administracji i eksploatacji żeglugi, celem wyjścia jej z gospodarki deficytowej. — d) Stopniowe wciąganie do żeglugi morskiej kapitałów prywatnych i zamiana niemi pionierskich na tem polu kapitałów rządowych. Stopniowo także powoływane będą do administrowania żeglugą zainteresowane w przewozie morskim sfery gospodarcze kraju. —

Te wytyczne przyświecać będą Ministerstwu Przem. i Handlu przy realizacji jego zamierzeń na polu rozwoju polskiej żeglugi w przyszłości.

Kurjer Czerwony

rozpatrując sprawy naszej marynarki handlowej stwierdza:

W powstaniu i rozbudowie naszej dotychczas bardzo skromnej floty morskiej brał udział jedynie skarb, kapitały armatorów obcych i pod naciskiem Rządu w małym i ściśle określonym zakresie kapitał górnośląski, oczywiście częściowo tylko polski. — Efektem tego jest całkowite zetatyzowanie żeglugi morskiej. — Jest to dobre w obecnych ciężkich czasach, gdyż naszej młodej banderze nie może grozić bankructwo, — a złe, ponieważ inicjatywie prywatnej zamknięto całkowicie do żeglugi drogę i zahamowano tem samem możność rozwoju na większą skalę. —

Najzupełniej słuszny ten pogląd podziela znaczna część społeczeństwa i zdaje sobie z tego dokładnie sprawę, brak jednak inicjatywy ze strony kapitałów prywatnych stan ten z roku na rok pogarsza, to też:

Jedynem wyjściem z tej sytuacji jest „rozetatyzowanie", oczywiście powolne, choćby ze względu na obecny kryzys, żeglugi morskiej. Do rozetatyzowania zaś potrzebny jest kapitał prywatny, a ponieważ musimy mieć marynarkę narodową — więc polski.

Kapitał ten trzeba zdobyć dla morza, wielka część tej pracy spoczywa w rękach... prasy codziennej.

Wieczór Warszawski

w dużym artykule, poświęconym sprawie rozbudowy marynarki wojennej pisze m. in.:

Musi być opracowany szczegółowy plan rozbudowy naszej floty wojennej do takich rozmiarów, abyśmy mogli obronić nasze wybrzeża morskie.

a dalej podaje niezwykle ciekawą statystykę:

W Polsce na głowę jednego mieszkańcu przypada rocznie tylko 1 złoty i 7 groszy wydatków na potrzeby marynarki wojennej, kiedy uboższa od nas Jugosławja wydatkuje na ten cel 3 złote. Ameryka — 26 zł. 30 gr. — Wielka Brytanja 52 zł. 40 gr., a „rozbrojone" 'Niemcy 7 zł. 40 gr. —

Zestawienie to powinien każdy polak dobrze zapamiętać — od ofiarności na cel rozbudowy naszych flot zależne jest bezpieczeństwo naszego wybrzeża i granic.

Dziennik Bydgoski

zajmując się sprawą wybudowania okrętu „Bydgoszcz-Kujawy", spoczywającą w rękach Okręgowego Komitetu Floty Narodowej w Bydgoszczy pisze:

Członków Okręgowy Komitet posiada 8.000, płacących składki roczne lub miesięczne, jednak ilość ta jest stanowczo zamała, aby w stosunkowo krótkim czasie można przystąpić do budowy okrętu. — Suma jaką zebrał Komitet bydgoski w przeciągu 2 lat nie jest znaczna, bo wynosi dopiero 100.000.— zł., jednak świadczy ona o zainteresowaniu się społeczeństwa — sprawą floty narodowej. —

Tak przemawia skromność — w przeciągu niecałych 2 lat 8 tysięcy członków Komitetu zebrało 100 tysięcy złotych! — Życzyć trzeba by wszędzie tak pracowano, a Komitet Floty Narodowej spełni swe zadanie wspaniale.

(a)

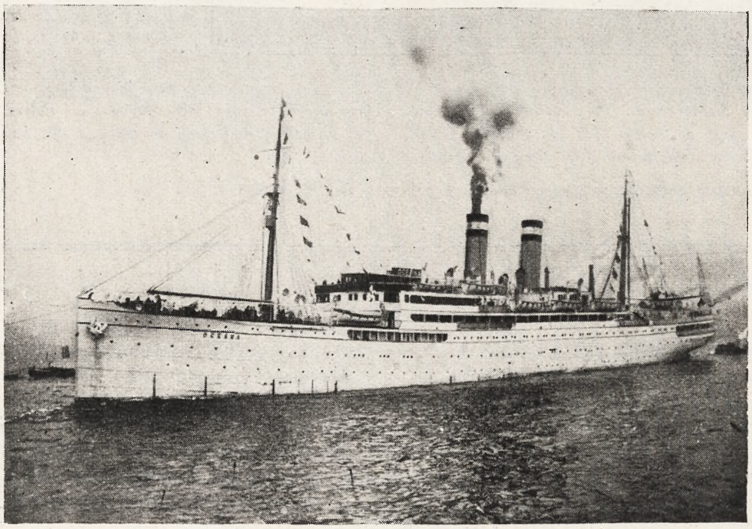


Proces o zatopiony statek

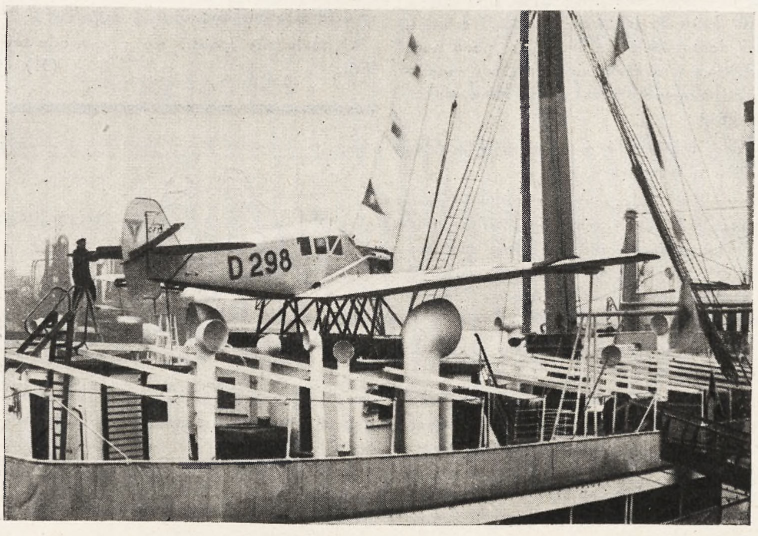
W New-London w Stanach Zjednoczonych, toczy się w Sądzie Morskim sprawa o zatopienie w poniedziałek Wielkanocny, w pobliżu Latarni Nantacket, angielskiego śrubowca naftowego „Symor" przez amerykański parowiec strażniczy „Legare"; Wypadek miał miejsce w nocy. Kapitan statku amerykańskiego tłomaczy, że „Symor" szedł ze zgaszonemi latarniami, wskutek czego nastąpiło zderzenie obu statków, przyczem „Legare" wpadł dziobem na bok „Symora", którego przebił, powodując natychmiastowe zatonięcie. Kapitan „Symora", Bachman i jego załoga złożona z 8 ludzi, ratowała się w łodziach, z których „Legare" wziął wszystkich na swój pokład.

Dowództwo straży przybrzeżnej podejrzewało zdawna załogę „Symora" o uprawianre szmuglu alkoholem. W podobny sposób antyalkoholicy amerykańscy zatapiają już drugi parowiec angielski.

WSPÓŁPRACA SAMOLOTU Z OKRĘTEM



„Oceana" niemiecki parowiec pasażersko-towarowy wyposażony jest w najnowsze zdobycze techniki:



na swym pokładzie hangaruje nawet pięcioosobowy samolot, którego używają pasażerowie dla szybkiego i wygodnego dostania się na ąd

Kaye Don przerabia „Miss England II"

Jak donoszą z Buenos Aires, ostatnia próba rekordzisty angielskiego Kaye Dona pobicia w motorówce „Miss England II" światowej szybkości morskiej amerykanina Gar Wooda, który wyciągnął w swej łodzi „Miss Amerika IX" przeszło 163 klm, na godzinę, dała nieoczekiwany wynik: w łodzi „Miss England II" stopiły się części aluminjowe 4-tysięczno-konnego silnika Rolls-Royce.

Kaye Don doszedł do przekonania, że skrzynka biegów jego silnika musi być częściowo przebudowana. Postanowił on zamienić części aluminjowe stalowemi, jako skutecznie odpornemi na wysoki stopień nagrzewania się motoru.

Przeróbek w silniku Kaye Don dokonał sam w tygodniu świątecznym. Jest on przekonany, że uda mu się teraz z łatwością pobić rekord zawodnika amerykańskiego.

Rozbitki z wnętrza „Najady"

Z Cornwalu donoszą o katastrofie 150-tonowej szkuny „Najady", wiozącej ładunek granitu. Statek rozbił się podczas burzy o skaliste wybrzeże Nailzee w pobliżu Looe.

Skiper statku, kapitan Smith oraz jego załoga, licząca 4 ludzi i dwaj piloci, zdołali uratować się w motorówce pilota. Katastrofa potęgowała grozę położenia, gdyż wydarzyła się w porze nocnej.

* * *

— Czem się różni bałwan morski od lądowego?

— Widzisz. na morzu wszystkie bałwany, które na pokład wpadają, nie zrobią razem tyle szkody, co jeden bałwan lądowy, jeżeli się uda.

Racja. Najgorsze, że tym szczurom lądowym wszystko się zawsze udaje.

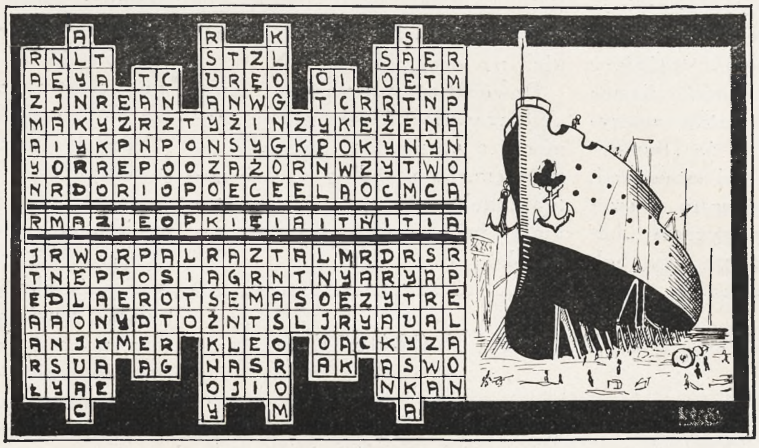
* * *

— Słuchaj, Janie, ożaglenie twoje już zupełnie się zdarło: musisz iść do remontu.

— Te, te! zaraz do remontu! Zarefuję spodnie i będzie dobrze.

DZIAŁ ROZRYWEK UMYSŁOWYCH

Należy odnaleźć 40 wyrazów pionowych o podanem niżej znaczeniu, w ten sposób, że ostatnia litera wyrazu pierwszego, jest zarazem początkową następnego. Całe zadanie polega tylko na przestawieniu liter. Rząd środkowy oznaczony, czytany poziomo da rozwiązanie



Znaczenie wyrazów:

1) Żeglarz, żołnierz na okręcie. (wspak) 2) Przedmiot z którego przy pomocy pracy i narzędzi otrzymuje się wytwór. 3) Mieszkańcy Armenji (wspak) 4) Żołnierz przeznaczony do pełnienia służby przy oficerze. 5) Bezwzględny, krańcowy. (wspak) 6) Gwałtowna zmiana systemu państwowego; powstanie. 7) Sień długa z drzwiami do przyległych pokoi. 8) Miasto karpackie. 9) In. puch. 10) Płatnie dymisjonowany. 11) Rodzaj materaca. 12) Pocisk podwodny. 13) Miasto powiatowe: 14) In. szpora. 15) Utwór Sienkiewicza. 16) Sternik wprowadzający okręt do portu. 17) In. źdźbło (wstecz) 18) In. obwiniony. 19) Starszy podoficer. 20) Ból ścięgien. 21) Wywalczę in. 22) Używane stale w kawalerji (l. p. wspak) 23) Akuszer; lekarz chorób kobiecych. 24) Znawca wytwornej sztuki kucharskiej. 25) Dopływ mórz. l. p. 26) Komplet map geograficznych. 27) Zecerska maszyna do składania. 28) Łacińska nazwa Polski. 29) Duży hak żelazny o 3 — 4 zębach, który spuszczony na łańcuchu do wody zatrzymuje statek na miejscu. 30) Część świata. 31) Część rośliny, drzewa. 32) Kwiat. 33) In. biografja. 34) Rybka morska z rodz. śledzików. 35) Ostatnia wola. 36) wycieczki, podróże. 37) Imię męskie (wspak) 38) Miasto w Polsce. 39) Krajobraz malowany na płótnie. 40) Samolot.

Rozwiązania niniejszego zadania nadsyłać należy pod adresem redakcji do dn. 15 maja b. r.

Bonzio ma głos...



Ledwo wróciłem jest awantura. Niemcy w Gdańsku napadli na nasz parostatek „Kopernik", pobili i poranili wachtowego.

Co to jest, pytam się?

Ci ludzie noszą żółte trzewi i, rękawiczki niektórzy nawet używają chusteczek do nosa, a zastanowić się głębie, wszystko się dzieje, jak u nas, którzy wcale nie używamy chusteczek, a kichamy wprost w powietrze.

My, naprzykład, ród Bonziów, nigdy nie bijemy się między sobą i nie lubimy w pojedynkę się angażować; na wilka, to my też nie bardzo, ale samotnego ratlerka — i owszem — zawsze poskubać jesteśmy gotowi.

„Kto pognębiony, w tego bij, a wygrasz", pisał jakiś Krasiński na gazecie, w którą była zawinięta kiełbasa. Obwąchiwałem kiełbasę i przy tej sposobności przeczytałem sentencję. Bardzo mi się ona podobała; praktyczny musiał to być człowiek ten Krasiński.

Ale, jeżeli ludzie tak postępują, jak nieprzymierzając — mopsy, albo inne zwierzęta, które do szkół nie chodzą i egzaminów doktorskich nie zdają, to poco nosa zadzierać i uważać siebie za coś lepszego od mopsów, albo wręcz zwyczajnych kundlów?

Poco rękawiczki i buty? Chyba, żeby w nich ukryć pazury.

Szczęśliwi, doprawdy, warszawscy ci marynarze o bladych twarzach i nadzwyczajnych mundurach, jakich nigdzie nie spotykałem, którzy morza nigdy nie widzieli, a jednak stale kursują między Nowym Swiatem, a Starym... Rynkiem!

Na tych Niemcy nie napadną, chyba tubylcy z jakiejś Oazy.

Słyszałem dziś, jak nasz bosman spierał się z jakimś cywilem lądowym, który twierdził, że „Żegluga Polska" jeszcze w tym roku otwiera nową linję okrętową pomiędzy Gdynią a Bramaputrą.

— Cóż te okręty będą woziły? dopytywał się bosman,

— Ananasy. Same ananasy. W Warszawie powstaje dom handlowy pod nazwą: „Ananaspol", należący do braci Bajduś i S-ka, zaopatrzony w elektryczne dźwigi i chłodnie. Polska dla podniesienia stanu zdrowotnego potrzebuje egzotycznych owoców. Kartofle już zjadła. Zbyt zapewniony.

Spierali się długo. Wreszcie bosman wypalił:

— Panie Bajduś, pan, zdaje się, poplątał przywóz z wywozem.

Ta linja, być może, będzie woziła ananasy, tylko nie do Polski, ale z Polski do Bramaputry. Towaru nie zabraknie. A na jednym z pierwszych okrętów pojedzie pan ze swoimi braćmi.

O mało nie pobili się z powodu tej linji. (31)



— Podobno nasza Komisja Terminologiczna wprowadza nowe nazwy do żeglarstwa?

— A tak, tak! Słyszałem: brasy nazwali lejcami, reję — orczykiem, bukszpryt — dyszlem....

— To czem ja będę na okręcie, pytam się Pana, czem będę? Czy kapitanem? Nie, ja będę.... furmanem! (*Podsłuchane*)

„DAR POMORZA"



Szkolny statek marynarki handlowej — ofiarowany społeczeństwu przez Wojewódzki Komitet Floty Narodowej w Toruniu.

KOMITET FLOTY NARODOWEJ

MA NA CELU ZBIERANIE FUNDUSZÓW NA ROZBUDOWĘ MARYNARKI WOJENNEJ I HANDLOWEJ

Składajcie ofiary na ten cel, bo silna flota — TO POTĘGA PAŃSTWA

ADRES CENTRALI: Warszawa, Elektoralna 2, konto P. K. O. Nr. 30.
„ STOŁECZNEGO KOM. FL. N.—Senatorska 14, konto P.K.O. 16080.

Wzmacniajcie i powiększajcie szeregi członków K. Fl. N. Konto P. K. O. 16080.

Wkładka członkowska tylko 1 złoty rocznie!

CAFE ADRIA

adria

Warszawa, Moniuszki 10

„POLSKA FLOTA NARODOWA"

Służy propagandzie rozbudowy marynarki wojennej i handlowej— czytając, prenumerując i ogłaszając się w tem czasopiśmie spełniacie czyn społeczny

---

DRUKARNIA i INTROLIGATORNIA

M. MICHALSKIEGO

POD KIEROWNICTWEM FR. KOBYLINSKIEGO

WARSZAWA, ŁUCKA 38, TEL. 291-67

Przyjmuje wszelkie roboty w zakres drukarstwa i introligatorstwa wchodzące Druki akcydensowe, tygodniki, miesięczniki, broszury, plakaty, blankiety, etykiety, formularze jednobarwne i wielobarwne.

Wykonanie solidne! Ceny konkurencyjne!

5-ty numer czasopisma ukaże się 1-go maja r. b.

Prenumerata miesięczna zł. 2, półroczna zł. 10, roczna zł. 20.

Ceny ogłoszeń: 1/1 strona — 600 zł., 1/2 strony — 350 zł., 1/4 strony — 200 zł., 1/8 strony—120 zł. Ogłoszenia w kolorach 25% drożej.

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Senatorska 14 (Magistrat), tel. 688-33. Konto P. K. O. 25333.

Redaktor: ZDZISŁAW ANDRZEJOWSKI Wydawca: STOŁECZNY KOMITET FLOTY NARODOWEJ.

Drukarnia M. Michalskiego, Łucka 38, tel. 291-67 — pod zarządem Fr. Kobylińskiego.